This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

TYPOGRAPHIE DE FIRMIN DIDOT FRÈRES,
Rue Jacob, 56.

Digitized by Google

DES POSTES

MENACÉES

PAR LES CHEMINS DE FER,

ET

DES AUTRES DANGERS DONT CETTE INSTITUTION EST ENTOURÉE.
— MESURES A PRENDRE POUR LES CONJURER.

PAR Pierre JOUHAUD.

PARIS,
CHEZ FIRMIN DIDOT FRÈRES,
RUE JACOB, 56.

DÉCEMBRE 1840.

Digitized by Google

Transportation
Library

Digitized by Google

Transport
Stevens
6-14-29
19535

TABLE DES MATIÈRES.

Pages.

AU MINISTRE DES FINANCES.

CHAPITRE I. — *Situation actuelle.* — I. Système de désorganisation repoussé en 1838. Retrait des brevets, et centralisation du droit indemnitaire rejetés, p. 1. — II. Véritable situation des postes alors dévoilée. Les produits au-dessous des dépenses. Déficit couvert, et comment? p. 5. — III. Améliorations promises. Quelques-unes sont effectuées, p. 8. — IV. Leur complément tout à coup remplacé par des mesures désastreuses, p. 9. — V. Danger de ces mesures, p. 10..... 1

CHAPITRE II. — *Des chemins de fer.* — I. *Les nouvelles voies de communication frappent de mort nos relais.* Les uns déjà atteints, les autres menacés dans leur élément de prospérité, p. 11. —

Digitized by Google

Pages.

II. *L'État doit remédier à ce danger.* Ses engagements antérieurs : différence entre l'institution des postes et une industrie ordinaire. Intérêt public : insuffisance des chemins de fer; accidents divers ; communications interrompues, p. 16. — III. *Mesures à adopter :* la loi du 15 ventôse an XIII en renferme le principe. L'application déjà faite de la loi du 29 vendémiaire an VI, le confirme. Arrêt de la cour de cassation. Édit de 1735, p. 20. — IV. La chambre des députés favorable à l'indemnité réclamée. Sa modicité. Discours de MM. Vivien et Vitet, p. 24..... 11

CHAPITRE III. — *Du système métrique appliqué aux relais.* — I. L'administration a adopté une fausse base de proportion. Ordonnance du 13 avril 1786; son défaut d'authenticité; sa fausse interprétation; système de l'administration condamné par la cour de cassation, p. 28.— II. Véritable proportion entre *la poste* et *le myriamètre;* opinion unanime des auteurs; la direction des postes combattue par ses actes, p. 37. — III. Le budget dément ses prévisions. Perte constatée de 1,590,000 fr. pour les relais. Violation de la loi, p. 41..... 28

CHAPITRE IV. — *Du transport des dépêches. Malles-postes et malles-estafettes.* — I. Dangers signalés dans le budget de 1841. Leur origine : en 1830, insuffisance des tarifs proclamée, et diminution ordonnée; vitesse et par suite charges doublées, p. 46. — II. Vitesse actuelle : 4 lieues à l'heure. Force de traction, 2,355 k., p. 49. — III. Opinion de M. Renault, directeur de l'école d'Alfort, sur cette vitesse ainsi combinée; mortalité qu'elle entraîne, p. 51. — IV. Enquête faite dans le parlement anglais. Pertes constatées résultant de la vitesse, p. 63. — V. Mortalité relative dans le relais de Paris. Tableau, p. 64. — VI. Prix réel de la journée du cheval de malle-poste, réduit par l'administration à 59 centimes, p. 67. — VII. Le budget annonce justice complète. Nécessité d'appliquer aux malles-postes le tarif ordinaire, et de payer tout cheval attelé, p. 70. — VIII. La vitesse doit être fixée par un règlement d'administration publique, p. 75..... 46

Digitized by Google

Pages.

CHAPITRE V. — *Des gages.* — I. Loi du 19 frimaire an VII, à la fois appliquée et révoquée par le budget de 1841. Nécessité de faire disparaître cette anomalie, p. 79. — II. Les gages examinés sous le rapport d'intérêt général, p. 82. — III. Législation qui les établit, p. 84. — IV. Cette législation se coordonne avec d'autres dispositions. La suppression des gages change la nature des attributions. Elle intervertit l'ordre des juridictions, p. 86. — V. Elle rend les maîtres de poste patentables. Charge nouvelle remplaçant un bénéfice enlevé, p. 88..... 79

RÉSUMÉ..... 91

FIN DE LA TABLE.

Digitized by Google

Digitized by Google

Au Ministre des Finances.

Lorsqu'en 1838, je disais (1) : « Dans un mo-« ment de danger, les postes, que l'on veut anéan-« tir, peuvent, seules, rendre tous les points du « territoire soumis au mouvement rapide d'une « même puissance d'action; » je ne me doutais pas que les événements viendraient, dans un avenir si rapproché, donner à mes paroles quelque chose de leur gravité.

Si les communications du royaume ne sont pas en ce moment livrées au hasard d'adjudications

(1) Institution comparée des postes, p. 34.

Digitized by Google

publiques, et en quelque sorte abandonnées à l'aventure, que grâces en soient rendues à la commission qui conjura le danger d'une si folle entreprise; et au Ministre (1) qui, par une innovation presque hardie, voulut qu'on examinât avant de décider : principe relégué par l'administration des postes parmi ces vieilles maximes, incompatibles avec la loi du progrès, comme elle le comprend!

Le moment serait mal choisi pour se plaindre d'embarras privés auxquels la fortune publique devrait venir en aide; mais c'est l'instant où aucun sacrifice ne doit être ajourné, quand c'est une patriotique destination qui l'appelle. — Les maîtres de poste du royaume se sont tout à coup relevés de ce long découragement où les avait jetés l'arbitraire qui les poursuit : sobres de paroles, prodigues d'actes, ils ne se borneront pas à faire régner, sur tous les points de la France, l'ordre et la rapidité dans les communications; au besoin, notre artillerie recevra de nouveau le secours de leurs vigoureux attelages (2); et, comme

(1) M. Lacave-Laplagne.

(2) L'administration de la guerre a déjà voulu connaître quelles ressources lui offriraient les relais. Elle a appris qu'elle pourrait, si les circonstances l'exigeaient, compter sur 4000 chevaux.

Digitized by Google

en 1814, on les verra, s'il le faut, payer encore de leurs personnes. — Mais le plus généreux dévouement s'arrête devant les obstacles que l'imprévoyance a multipliés comme à plaisir. En ce point, comme en bien d'autres, la vérité tout entière doit être connue; et la vérité nous révèle qu'un de nos services les plus importants est gravement compromis. Encore des ajournements à l'examen des dangers qui le menacent; et, dans ma conviction profonde, le sacrifice est consommé.

Cet ouvrage, Monsieur le Ministre, fruit de laborieuses recherches, repose sur des documents officiels, sur des chiffres, sur des actes législatifs. Rien de hasardé, de systématique : c'est une œuvre de conscience. Confident de plaintes bien amères, je ne m'en constitue l'organe modéré, que lorsque leur légitimité m'a été démontrée. Toutefois, ces plaintes sont-elles encore empreintes d'exagération? Les maîtres de poste oublient-ils de faire la part de ce que la marche du temps peut commander de modifications à toutes les institutions? Cette opinion, quelques bons esprits la partagent : il faut l'approfondir. Les convictions que nous exposons au grand jour, avec les éléments sur lesquels elles reposent, qu'on les tienne seulement pour des raisons de doute, et par suite

Digitized by Google

d'examen : nous n'en demandons pas davantage. Est-ce donc là une prétention trop haute? Et sont-ils si peu dignes d'intérêt qu'il ne faille pas même les entendre, ces 1800 chefs de famille qui viennent à vous, Monsieur le Ministre, et vous disent :

« Voilà des maux que vous pouvez guérir; voilà « des périls qu'il est facile de conjurer. Voyez et « jugez. Tous les sacrifices qui nous seront im- « posés, quand notre voix aura été entendue, « nous les supporterons. Les plaintes que nous « aurons fait entendre, et qui ne paraîtront pas « fondées, elles ne retentiront plus. Si l'institu- « tion que la vieille monarchie a créée; que la « Convention, c'est-à-dire la République, dans son « expression la plus énergique, a consacrée; que « l'empire a entourée de sa protection puissante, « et que la révolution de juillet, seule, a menacée; « si cette institution doit disparaître : nous voilà « résignés. Nous pouvons supporter le mépris « avoué de nos droits, la spoliation, tout, « excepté l'incertitude de notre sort; parce que « cette incertitude ruineuse dans le présent, en- « chaîne un avenir que notre courage, s'il le faut, « organisera autrement. — Un de vos prédéces- « seurs a nommé une commission composée d'hom-

Digitized by Google

« mes éminents (1). Entourés de la confiance du « Pouvoir, ce sont des juges que nous aurions « nous-mêmes désignés, si le choix nous en eût « été laissé. Investis ainsi d'une double délégation, « qu'ils nous entendent et qu'ils prononcent. »

Si ce vœu, déjà accueilli par votre prédécesseur (2), est entendu par vous, Monsieur le Ministre; si les circonstances vous paraissent l'entourer d'un intérêt national, les chapitres qui suivent diront la gravité des questions, sur lesquelles les délibérations de la commission devront porter.

---

(1) MM. de Freville, Laplagne-Barris, Vivien, Maillard, Conte, Boursy, de Boubers, Rodier et Gravier.

(2) M. Passy. Voir *Journal des Débats* du 18 janvier 1840.

Digitized by Google

Digitized by Google

CHAPITRE I.

SITUATION ACTUELLE.

I. Système de désorganisation repoussé en 1838. Retrait des brevets, et centralisation du droit indemnitaire rejetés, p. 1. — II. Véritable situation des postes alors dévoilée. Les produits au-dessous des dépenses. Déficit couvert, et comment? p. 5. — III. Améliorations promises. Quelques-unes sont effectuées, p. 8. — IV. Leur complément tout à coup remplacé par des mesures désastreuses, p. 9. — V. Danger de ces mesures, p. 10.

I. Deux graves dangers ont menacé, en 1838, l'existence même des Postes: la centralisation des 25 centimes, c'est-à-dire, l'anéantissement déguisé des relais; et leur mise en adjudication publique, qui proclamait, tout haut et d'une manière plus franche, cet anéantissement.

Ces deux dangers ont été conjurés; ils étaient cependant imminents.

La refonte radicale des lois, transmises de siècle

Digitized by Google

en siècle, qui régissent, avec les améliorations dont le temps dans sa marche progressive les a enrichies, un de nos services les plus importants, était faite pour étonner, même à notre époque de perfectionnements incessants, les novateurs les plus ardents. Élaborée dans le silence du cabinet, cette pensée de la ruine de nos relais, conçue par leur protecteur naturel, ne fut bientôt plus un mystère. Avouée devant le conseil d'État en 1831 (1); soumise à la commission du budget en 1832; mise prudemment à l'écart par le rapporteur de cette commission, devenu ministre (2), elle venait d'être de nouveau formulée par son auteur. Une commission fut nommée. Déjà nos ambassadeurs près des cours étrangères avaient été invités à réunir les documents qui pouvaient justifier cette grande innovation. Nos faibles efforts n'ont pas failli à cette recherche de tout ce qui était de nature à éclairer les graves questions qu'on ne craignait pas de soulever. Nous avons interrogé l'Espagne, la Hollande, la Belgique, l'Italie, l'Allemagne, la Prusse surtout, ce pays d'ordre, de véritable légalité, de si haute sagesse dans toutes les branches de son administration. Les règlements qui régissent les postes chez ces différents peuples, nous les avons analysés. Mais c'était l'Angleterre surtout qu'on se proposait d'invoquer. Une enquête, faite dans le sein du parlement anglais en

(1) Mémoire en réponse au pourvoi formé par les maîtres de poste, p. 12.

(2) M. Humann.

Digitized by Google

1835, sur l'état des postes dans ce royaume, était sans doute restée inconnue à l'administration française : nous l'avons produite. Le rapprochement de ce document et des faits officiellement établis chez nous a constaté : que le service de nos relais, en ce qui concerne le transport des dépêches, est à la fois organisé avec plus de régularité, avec plus d'économie, et marche, ce qu'on était loin de supposer, avec plus de rapidité. Le résultat des délibérations de la commission ne pouvait être douteux : le plan de bouleversement, qui lui avait été soumis, a été l'objet d'une unanime répulsion. Le Moniteur des 9 et 12 février 1839 nous l'a appris, dans des termes qui méritent d'être remarqués : — « La commission « formée par M. le Ministre des finances a décidé « qu'il n'y avait pas lieu de mettre en adjudication « les relais ; et que le mode actuel de nomination et « de transmission des brevets devait être maintenu. « Sa résolution a été prise à l'unanimité, moins une « voix (1). »

Restait la centralisation de l'indemnité des 25 centimes, perçue par les maîtres de poste, en vertu de la loi du 15 ventôse an XIII. Cette centralisation conduisait, par gradation (2), à la suppression de ce prin-

(1) M. Conte faisait partie de la commission.

(2) « Il faut, » disait M. Gouin, dans le Rapport du budget de 1833, « faire participer le trésor au bénéfice de l'impôt des 25 cen- « times. » — Le conseil général du Pas-de-Calais allait bien au

Digitized by Google

cipe de vie pour nos relais. Aussi, le retrait des brevets, avec la dérisoire indemnité qui était proposée, leur eût paru encore préférable. Et cependant une autorité toujours puissante, parce que ses erreurs mêmes sont empreintes d'une haute raison, s'était élevée avec chaleur, à la fin de la session de 1838, contre le mode, établi par la loi de l'an XIII, de perception et de distribution de cette indemnité. Les considérations développées à la tribune par M. Dupin (1), ont été discutées par nous dans leur principe, dans leurs conséquences, dans leur applicabilité surtout. Nous avons été heureux de pouvoir opposer à l'autorité que nous combattions, celle de M. Odilon-Barrot, dont les paroles remarquables résumaient si nettement le débat soulevé :

« L'indemnité de 25 centimes n'est point un impôt; c'est le « prix de la partie du privilége des maîtres de poste, qui a « été, par la loi de l'an XIII, transporté à l'entrepreneur de « messageries. C'est un échange qui, pour avoir été en quelque « sorte imposé par l'État, n'en conserve pas moins son carac- « tère commutatif. — Les maîtres de poste possèdent sous la « foi de la législation, et alors même que celle-ci eût mal dis- « tribué la subvention, il faudrait blesser profondément les « intérêts créés par une loi qui a vingt-sept années d'existence; « il faudrait enlever aux uns pour donner aux autres, s'exposer « à commettre une injustice pour accorder un bienfait. »

---

delà. Il émettait, en 1837, le vœu « que le droit de 25 centimes fût « supprimé, et que, de quelque manière que ce soit, ce droit ne « fût pas reproduit au profit du gouvernement. »

(1) *Moniteur* du 21 juin 1838.

Digitized by Google

Placée sous l'impression d'une vérité si consciencieusement exprimée, et éclairée par la révélation de faits nombreux, qu'une main plus bienveillante aurait pu fournir à M. Dupin, la commission a encore été unanime : elle a pensé qu'il fallait repousser toute modification de ce qui existe. L'un des membres de cette commission a abandonné, avec une loyauté qu'il faut louer, la conviction contraire qu'il avait d'abord cherché à faire triompher. Après avoir consigné, dans une lettre adressée à la commission du budget le 18 mars 1836, « que la perception du droit était con-« traire aux règles de la comptabilité publique, et « que ses produits étaient déjà supérieurs à la somme « de protection qu'exige le service des relais (1); » M. Conte, dans le sein de la commission, a déclaré que rien ne pouvait être changé à l'ordre de choses existant, sans jeter la perturbation dans le service dont il était chargé. Et il n'a pas voulu que ce fût là l'expression fugitive de son opinion; il l'a consignée dans une protestation, dont il a bien voulu nous faire connaître les termes énergiques.

Ainsi ont été conjurés les deux dangers dont les relais étaient menacés; et les questions qu'ils ont soulevées doivent être tenues pour définitivement vidées.

II. Ce débat, et c'est là l'immense avantage qui en est resté, a forcé d'approfondir divers points d'éco-

(1) Voyez *Institution comparée des postes*, p. 58.

Digitized by Google

nomie publique, dont jusque-là la superficie seule avait été effleurée. On a su enfin ce qu'il fallait penser de cette grande prospérité de nos relais, de ces bénéfices immenses dont une partie devait leur être enlevée. Pour renverser tout cet échafaudage de suppositions gratuites, si péniblement élevé, il a suffi de poser une question bien simple, et, chose inouïe! une question dont la solution, à la portée de tous, ne s'était présentée à l'esprit de personne. Quel est dans nos relais le produit brut d'un cheval, comparé au prix de revient? ou, en d'autres termes, combien de postes (1) un cheval attelé, marchant avec rapidité, peut-il faire par jour? On est d'accord que le *maximum* sera, sous peine d'un dépérissement imminent, de trois lieues ou une poste et demie. C'est six lieues, retour compris (2). Or, voilà le problème résolu. Un cheval, payé à 1 fr. 50 c. par poste, donne un produit quotidien de 2 fr. 25 c. — Et dans ce produit il faut trouver l'intérêt du prix d'achat, la nourriture, l'entretien, la compensation du dépérissement de ce cheval, dont la journée, dans les autres industries, rapporte, terme moyen, 5 fr. 50 c.

---

(1) Nous serons obligés, dans le cours de cet ouvrage, de nous servir des anciennes dénominations, parce que tous nos calculs devront être basés sur des règlements où les anciennes mesures de distance sont exclusivement employées.

(2) « Un cheval de poste attelé, marchant d'une seule traite, « avec une vitesse de trois lieues à l'heure, ne peut faire continuel- « lement plus de trois lieues par jour. » (M. Renault, voy. p. 62.)

Digitized by Google

Ces données si simples, si décisives, ont reçu une sanction officielle. L'administration des postes, à laquelle, certes, on ne peut reprocher une trop bienveillante partialité, a présenté des relevés qui ont un incontestable caractère d'authenticité. Le directeur de l'administration indique (et son travail est destiné à éclairer une commission du budget) le nombre de nos relais, les chevaux qu'ils sont tenus d'entretenir, les recettes totales qu'ils effectuent, par le triple produit des malles-postes, des voitures particulières et de l'indemnité des 25 c.; et il termine ainsi :

« Des données qui précèdent, il résulte que le taux « moyen du produit brut que le service de la poste « procure aux titulaires des relais est d'environ 2 fr. « 18 c. par cheval et par jour. — La suppression de « l'impôt de 25 centimes réduirait le produit moyen « de la journée d'un cheval de poste à 1 fr. 50 c. » — Et le même administrateur établit par le rapprochement des différents services auxquels les chevaux sont employés en France, et des adjudications faites par le ministère de la guerre, le terme moyen de leurs produits. *Il est de* 5 *fr.* 50 *c.;* et encore sous la condition d'une vitesse trois fois moins grande que celle des chevaux de poste, c'est-à-dire, d'un dépérissement trois fois moins ruineux (1).

Comment donc les relais se maintiennent-ils en France, et comment quelques-uns d'entre eux ont-ils même une si grande valeur ? Le mot de cette énigme,

(1) Voyez *Institution comparée des postes*, p. 8.

Digitized by Google

c'est encore l'administration qui l'a donné. Les maîtres de poste joignent, sans exception, à leurs relais, une autre branche d'industrie. L'immense majorité s'est vouée à l'agriculture; la prospérité de leurs établissements n'existe donc qu'à la condition de chercher, ailleurs que dans leurs relais, les éléments de cette prospérité. Elle est le fruit de leurs travaux de chaque jour, et des nombreux sacrifices qui ont dû les féconder. Mais la réunion de ces industries diverses rapporte à peine, à force de labeur, le modeste intérêt des capitaux absorbés. Par suite, une vérité fondamentale sur laquelle l'attention publique ne peut être trop appelée, a été universellement reconnue : c'est que les postes, sous peine de périr, doivent être protégées; qu'à des rigueurs qui n'ont produit que le découragement, précurseur d'une imminente désorganisation, doit succéder un système réparateur.

III. Dans les chambres, dans les ministères, dans l'administration même des postes, la vérité, longtemps étouffée, s'est à la fin fait jour. — Le ministre des finances a proposé dans le budget de 1841, une augmentation de crédit de 719,517 fr. Il a élevé le tarif pour les courses des voyageurs; il a modifié l'ordonnance qui imposait des sacrifices à certaines localités; surtout il a doté la direction des postes d'un conseil d'administration, brisant ainsi une omnipotence dont les résultats avaient été si funestes. — Les chambres ont adopté l'augmentation de crédit sans qu'une seule voix se soit élevée contre ce commence-

Digitized by Google

ment de réparation. La commission du budget a même regretté que son respect pour la prérogative royale lui interdît une proposition de réparation plus complète. — Enfin, le chef de l'administration des postes a fécondé par de nouvelles espérances les paroles si bienveillantes de M. Passy. Il a exprimé, devant les représentants des cinq cents maîtres de poste accourus, en janvier dernier, de toutes les parties de la France, son profond regret de mesures que la difficulté des temps avait commandées : une ère nouvelle allait commencer pour eux; justice entière leur serait rendue; et ils trouveraient en lui le protecteur de leurs légitimes droits.

IV. Comment concilier tant de garanties nouvelles, dont la sincérité semble attestée par des actes formels, avec les alarmes si vives que l'on fait aujourd'hui éclater? C'est que de nouveaux éléments de ruine se sont développés, en dehors de l'action de l'administration, et que rien n'a été fait par elle pour les conjurer; qu'elle y a même ajouté par des mesures nouvelles, désastreuses, et qui sont venues remplacer cette suite d'améliorations dans lesquelles on devait avoir foi.

Et comment une douloureuse anxiété n'éclaterait-elle pas, en présence de l'imminence du péril dont les chemins de fer menacent les relais, et de l'impassibilité avec laquelle l'administration a vu croître ce péril? L'adoption du système métrique, cette mesure qu'entourait une approbation universelle, d'inoffensive qu'elle était pour les relais, n'est-elle pas devenue

Digitized by Google

meurtrière dans les mains chargées de son application? N'est-ce pas au même moment que le retranchement des gages, assurés aux maîtres de poste par une loi, a été surpris, et nous justifierons ce mot sévère, au vote législatif; ressource que le temps avait consacrée, et qui forme le principal produit de six cents de nos relais, déshérités de tous autres avantages? Enfin, une vitesse déjà ruineuse n'a-t-elle pas encore été augmentée? — De telle sorte que nos relais ont vu succéder aux paroles si rassurantes, et en dehors des pertes dont les nouvelles voies les menacent, les résultats que voici : les plus faibles, atteints par la suppression successive des gages; les plus importants, condamnés à une rapidité toujours croissante, qui atteste la nature vaincue au prix d'une ruine constatée; tous, et ceux qui échappaient à cette double rigueur, et ceux qui en étaient déjà atteints, recevant de l'application illégale du système métrique, un dernier coup sous lequel ils doivent succomber.

V. Ces dangers sont-ils bien certains? Le gouvernement doit-il chercher à les conjurer? S'il le doit, le peut-il, et le prouvons-nous? — C'est là ce qu'il faut approfondir.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

DES CHEMINS DE FER.

I. *Les nouvelles voies de communication frappent de mort nos relais.* Les uns déjà atteints, les autres menacés dans leur élément de prospérité, p. 11. — II. *L'État doit remédier à ce danger.* Ses engagements antérieurs : différence entre l'institution des postes et une industrie ordinaire. Intérêt public : insuffisance des chemins de fer ; accidents divers ; communications interrompues, p. 16. — III. *Mesures à adopter :* la loi du 15 ventôse an XIII en renferme le principe. L'application déjà faite de la loi du 29 vendémiaire an VI, le confirme. Arrêt de la cour de cassation. Édit de 1735, p. 20. — IV. La chambre des députés favorable à l'indemnité réclamée. Sa modicité. Discours de MM. Vivien et Vitet, p. 24.

I. Les nouvelles voies de communication à l'aide de la vapeur doivent frapper de mort nos relais, dans un avenir rapproché. Le péril n'ira pas seulement toujours croissant; il est grave, tel qu'il existe déjà.

Ce péril, vous le grossissez, nous dira-t-on, au delà de ses véritables proportions. Quelques lignes seulement seront créées, et l'on ignore encore à quelle

Digitized by Google

époque. Dans tous les cas, les relais qui avoisinent ces lignes seront seuls compromis. Les autres n'en recevront aucune atteinte. — Voilà, en effet, ce que l'on a prétendu pour entretenir une trompeuse sécurité; c'est là une double erreur qu'il est urgent de signaler.

D'abord, fût-il vrai que la France ne doit être dotée que de quelques lignes, peu étendues, de chemins de fer; alors encore, il faudrait, dans l'intérêt du système général des relais, venir au secours de ceux qui seraient sacrifiés. Nos postes forment, en France, un seul tout qu'on ne peut morceler impunément. « Les postes, pour être utiles, doivent offrir des lignes « continues, » disait le président de la chambre des députés, dans la séance du 20 juin 1836. C'est qu'elles ont entre elles une indispensable corrélation. Celles qui disparaissent entraînent celles qui les suivent; une ruine partielle devient une menace générale; et à la sécurité succède, de suite, une irréparable perturbation.

Ensuite, il est sage de repousser, à la fois, et les étranges illusions qui se sont d'abord emparées des esprits, et le découragement, aussi empreint d'exagération, qui a été si prompt à leur succéder. Déjà la vérité, réduite à ses justes proportions, s'est fait jour. Non, cet esprit d'association, qu'on a voulu improviser chez nous, comme s'il suffisait de décréter dans les lois ce qui n'est pas encore dans les mœurs, n'enfantera pas les prodiges qu'on s'est trop pressé de

Digitized by Google

proclamer. Mais d'impérieuses nécessités imposeront leur loi : nos frontières du Nord et de l'Est devront être reliées à la capitale. Ce sera là, non pas une spéculation, dans laquelle les capitaux sont trop intelligents pour s'engager, mais un sacrifice que commandera la défense du pays, et que le pays fera. Nos provinces du Midi et de l'Ouest, qui se prétendent déshéritées des avantages dont les autres parties de la France sont dotées, feront entendre leurs justes doléances; et le bienfait de communications plus rapides ne pourra leur être refusé. L'État fera donc par lui-même, ou fera faire, pour flatter un simulacre d'esprit d'association, et sous la couleur d'une garantie d'intérêt, mais dans la réalité à ses frais, quatre grandes lignes, qui traverseront la France dans quatre directions. N'est-ce pas dire que tous les relais du royaume seront atteints? Nous n'en avons pas un seul qui qui ne se rattache, plus ou moins intimement, à ces quatre grandes lignes. Ce sont là des artères par lesquelles s'établit la circulation entre toutes les parties de ce grand corps : il tombe, si ce principe de vie disparaît.

Mais ce n'est pas sur nos grandes routes seulement que la puissance de la vapeur doit déclarer la guerre à nos relais. Elle les poursuit, déjà, sur nos fleuves, sur nos rivières. De Châlons à Marseille, sur une ligne de cent vingt lieues; d'Orléans à Nantes, d'Huningue à Strasbourg, de Montereau au Havre nous voyons le Rhône, la Loire, la Seine, le Rhin, enlever à nos

Digitized by Google

grandes routes tous leurs voyageurs, et menacer nos relais d'un imminent abandon (1). Quelques-uns se trouvent déjà doublement atteints, comme en Alsace, par les chemins de fer et par les bateaux à vapeur. D'autres, comme ceux de Corbeil au Havre, étoufferont bientôt sous cette double étreinte.

Mais là au moins, de nouvelles voies offrent l'apparente compensation de ce qu'elles détruisent, et l'intérêt général semble se trouver hors de cause dans ce sacrifice d'intérêts privés. Aussi, le danger est-il plus grand là où une menace, même lointaine, suffit pour anéantir ce qui est, sans créer encore ce qu'on espère. Ceci est grave et mérite une explication.

Tout le monde reconnaît que les relais ne subsistent, en France, que parce que les titulaires ont joint à leur exploitation une autre industrie. Pour la plupart d'entre eux, c'est une industrie agricole. Les maîtres de poste sont presque tous propriétaires; mais presque tous aussi ont joint aux terres qui leur appartiennent, des terres qu'ils ont prises à bail. J'ai voulu avoir, sur les éléments dont se composent ces exploitations, des données bien certaines. Quelques relais isolés auraient pu être considérés comme choisis

(1) « Les nouveaux systèmes de communication ont déjà frappé « un grand nombre de relais. La navigation à la vapeur a changé « leur position, en leur enlevant à la fois et les voyageurs en poste « et les droits payés par les voyageurs en diligence. » (M. de la Sizeranne, dans la discussion du budget. *Moniteur*, 10 juin 1840.)

Digitized by Google

dans des termes exceptionnels; il fallait opérer sur une grande échelle. J'ai parcouru 539 relais, que j'ai étudiés dans leurs plus minutieux détails. Des notes fort exactes m'ont été fournies. Le résultat, le voici :

Ces 539 relais entretiennent 16,503 chevaux, dont 8,523 sont consacrés au service de la poste, et 7,980 à d'autres industries, et principalement à l'agriculture. Les terres exploitées par les 539 titulaires des relais forment 44,068 hectares, dont 12,742 hectares sont possédés par eux, comme propriétaires, et 31,326 hectares comme fermiers. Le nombre des maîtres de poste qui exploitent seulement les terres qui leur appartiennent est de 42. Ceux qui y joignent des terres louées s'élèvent à 497.

Arrêtons-nous à ce dernier chiffre; il constate que sur 539 maîtres de poste, il en est 497 qui sont fermiers. Appliquons cette proportion à tous les maîtres de poste du royaume, dont le nombre s'élève à 1723, et nous aurons un chiffre de 1588 baux. Leur expiration, au bout de neuf années, donne une moyenne de CENT SOIXANTE-SEIZE BAUX, *à renouveler tous les ans.*

Constatons ici deux faits importants : le premier, c'est que ces baux sont faits à des conditions très-onéreuses, parce qu'il faut réunir une grande quantité de terres, soit à haut prix, si on les cherche autour de soi, près des centres de population; soit avec de grands frais de culture, si on ne les trouve qu'à des distances éloignées. Le second, c'est que l'agriculture et la poste, séparées, ne trouveraient que perte là où, réunies, elles vivent et parfois prospèrent.

Digitized by Google

Nous le demandons maintenant: quel est le maître de poste, dont le relais est sous le coup de la menace d'un chemin de fer, qui ira renouveler un bail, aujourd'hui onéreux, demain ruineux? Et cependant la détermination ne peut pas s'ajourner comme la menace; il faut, et sans tarder, prendre un parti. Cette année même, en 1840, cent soixante-seize baux doivent être renouvelés ou abandonnés. Voilà donc CENT SOIXANTE-SEIZE RELAIS dont l'existence devient un problème.

Et ce n'est pas tout que les chances d'un bail, fait dans de pareilles conditions: il faut entretenir, parfois renouveler un immense matériel. On hésite; on laisse tout dépérir. Des établissements qui représentaient hier un immense capital, sont aujourd'hui frappés d'un mortel discrédit. Plus de transmissions à titre de cession; dans les partages, un brevet ne comptera plus, bientôt, que pour mémoire. Et lorsque l'administration, avertie par la gravité du péril, et sortant de sa léthargique quiétude, songera au remède, le mal ne sera plus réparable; le principe de vie sera éteint.

II. La question à décider, à l'occasion des nouvelles voies de communication, est donc celle-ci: l'État veut-il laisser périr les postes? — Question de moralité d'abord, d'intérêt public ensuite; et dont la solution ne peut plus être ajournée, si on ne veut pas que ce soit l'événement qui se charge de la donner.

Il faut compter pour quelque chose la moralité des actes de la puissance publique. Dira-t-on aux titulaires

Digitized by Google

dont les relais seront anéantis : Vous existiez hier, demain vous n'existerez plus; ainsi le veut la force des choses plus puissante que celle des hommes. Ou, pour nous servir des expressions de M. le garde des sceaux, dans un rapport que nous invoquerons bientôt : « C'est un principe sur lequel il faut bien s'en« tendre, que l'établissement d'une industrie nouvelle « ne donne ouverture à aucune indemnité. »

Ce serait une grande erreur d'appliquer à l'Institution des postes une vérité, que nous tenons pour élémentaire, quand il s'agit d'industrie. Ce n'est pas là, en effet, une de ces entreprises librement formées, courant les chances de leur bonne ou de leur mauvaise fortune, et qui, nées de la concurrence, doivent en subir les lois. Les Postes sont instituées par le pouvoir, dans l'intérêt du pouvoir surtout, et instituées, remarquons-le bien, à titre onéreux. Il leur faut des champs, des bâtiments, un immense matériel. Tant de capitaux ne reçoivent cette destination, consacrée à un service public, que parce que cette destination sera protégée et maintenue par l'intervention de la foi publique. — Et si plus tard c'est la même puissance qui enlève les avantages qu'elle avait stipulés, en échange de sacrifices consommés; si elle en fait l'objet d'une nouvelle concession, n'est-il pas de son devoir d'y attacher la loi d'un dédommagement pour la concession primitive qu'elle sacrifie; et qu'elle sacrifie, je le veux bien, dans un intérêt général bien compris? N'oublions pas, car c'est ici la raison de décider, que ces deux concessions suc-

Digitized by Google

cessives émanent de la même puissance publique; ni l'une ni l'autre ne constituent une de ces industries qui s'exercent dans leur indépendance, ne relevant que d'elles-mêmes. Le concessionnaire d'un chemin de fer demande à l'État de lui déléguer un droit que l'État peut lui accorder ou lui refuser. Ce n'est pas là de l'industrie à exercer sans contrôle, et où tout se règle par les lois de la libre concurrence. Ce qui tient aux communications, entre les diverses portions d'un royaume, est essentiellement d'ordre public, et demande l'intervention de l'autorité publique.

L'autorité publique doit donc délibérer. Or, elle cherchera, avant tout, ce qui est juste et équitable. Elle a déjà pris des engagements; il faut qu'ils soient remplis. On sollicite une faveur; car la demande, examinée dans un intérêt général, est faite dans un intérêt privé : il est équitable que cette faveur ne soit accordée que sous la condition d'un dédommagement des pertes qu'elle entraînera.

Voilà ce que nous avions à dire sous le point de vue de la moralité. Examinons maintenant ce que réclame l'intérêt de l'État, que nous séparerons un instant de la base sur laquelle il doit toujours reposer.

Nous avons établi que le bienfait des communications par la vapeur n'est jusqu'à présent qu'une dangereuse menace qui commence par anéantir ce qui est, sur la foi fort incertaine de ce qui sera. — Nous admettrons maintenant cette grande promesse comme

Digitized by Google

déjà réalisée: les postes n'en devraient-elles pas moins être l'objet d'une prévoyante sollicitude?

Seules, en effet, et alors même que la France serait sillonnée de chemins de fer, elles offriraient entre tous les points du royaume une garantie de continuité. — Il suffit, en temps de guerre, d'enlever quelques rails de la plus longue ligne, pour que les communications soient à l'instant même interrompues. — Des troubles intérieurs peuvent conseiller le recours à un moyen si simple de perturbation. A l'époque de la dernière insurrection de Lyon, vingt courriers ont été expédiés de Paris dans une seule journée. Que fût-il advenu, s'il eût dépendu d'une poignée de factieux de se porter sur un point de la route, et de défendre à la magique vapeur de surmonter l'obstacle invincible qu'ils pouvaient en quelques minutes lui opposer?

Mais ce n'est pas seulement dans les moments de perturbation générale que les relais sont d'un indispensable secours; à chaque instant, dans des temps ordinaires, les chemins de fer peuvent être impuissants à les remplacer. Il suffit pour cela d'un seul de ces mille accidents qui surviennent sur de pareilles voies de communication; menaces incessantes qui sont dans la nature même de ces constructions, et qu'aggravera encore la parcimonie, mal comprise, des compagnies. Une faible portion de route peu affermie a interrompu, pendant six mois, la marche des wagons de Versailles; des terres mal soutenues sont venues couper le chemin de Corbeil; et il ne s'agis-

Digitized by Google

sait là pourtant que d'un parcours de quelques lieues, exécuté avec des frais énormes! Que sera-ce donc si les lignes doivent se prolonger de Paris à Toulouse, à Lyon, à Valenciennes, à Strasbourg? Il suffira, pour arrêter la marche sur ces lignes entières, d'une solution de continuité en un seul point. De Paris aux extrémités de la France, les communications dont la moindre interruption est si féconde en alarmes, les relations du commerce, tout va donc se trouver, et à chaque instant, à la merci du moindre accident, d'un éboulement de terre, d'un dégel, d'une voûte qui s'affaisse, d'une rivière qui déborde! Et alors, cependant, plus de postes; partant, plus de courriers à expédier, plus de messageries auxquelles on puisse recourir : elles seront tombées avec les relais!

III. Et que faut-il donc pour éloigner de pareils dangers? pour que les voies de communication, de natures diverses, se maintiennent simultanément? ou, au moins, pour qu'on ne détruise le bien dont on jouit que lorsque le mieux qu'on espère sera, et de toutes parts, réalisé? Ce qu'il faut, le voici :

Répondre à l'appel fait par la chambre des députés, et présenter, en faveur des relais, un projet de loi dont l'objet est déjà consacré par la législation existante et par la jurisprudence : *maintenir, quant aux nouvelles voies de communication, comme on l'a déjà fait pour l'impôt du dixième, le principe de l'indemnité pour le transport des voyageurs; en réduisant*

Digitized by Google

toutefois son application à UN QUART *du droit aujourd'hui existant.*

Nous devons prendre pour point de départ, dans l'appréciation de la demande ainsi formulée au nom des relais, le principe même de leur institution. M. Odilon-Barrot va nous le rappeler. « L'État a eu de « tout temps le monopole des postes. Dès 1464, il en « a confié l'exercice à des entrepreneurs. Des droits « se trouvaient à côté des obligations. Ces droits qui « ont été conservés jusqu'à ce jour par tous les gou- « vernements, se résument en un seul : *le droit exclu- « sif du transport des voyageurs* (1). »

Quand la marche du temps a commandé une dérogation à ce principe, la compensation en a été stipulée au même instant. Les wagons qui vont sillonner nos routes demandent, en 1840, ce que les messageries avaient déjà réclamé en l'an XIII : leur part du privilége concédé aux relais. La loi de la nécessité fut alors entendue; elle doit l'être encore aujourd'hui. Une indemnité fut stipulée « pour prix d'une partie du « privilége transporté des maîtres de poste aux entre- « preneurs de messageries (2). » La même transmission s'effectue en faveur des concessionnaires des chemins de fer; une indemnité analogue doit donc être imposée. C'est le même intérêt à défendre; ce sont les mêmes règles de justice à invoquer; c'est le même principe à appliquer. Disons mieux : ce principe, tel que le

(1) Voyez *Institution comparée des postes*, p. 50.

(2) M. Odilon-Barrot. Voyez *ibid.*, p. 51.

Digitized by Google

consacre la loi du 15 ventôse an XIII, appliqué au transport des voyageurs, embrasse dans la généralité de ses termes la création nouvelle. C'est ce que reconnaît monsieur le garde des sceaux dans son rapport sur la concession du chemin de fer d'Orléans, lorsqu'il dit : « Le droit de 25 centimes est établi sur « *toute entreprise de transport de voyageurs* qui par- « court plus de dix lieues par jour. »

C'est ainsi, et en vertu du même principe, que le droit du dixième, établi en faveur du trésor, sur toute entreprise de messageries, par la loi du 29 vendémiaire an VI, a été imposé aux chemins de fer. M. Stourm expliquait, à la séance du 29 mai 1838, les motifs qui justifiaient cette identité de charges entre les divers modes de transport : « Je suis par- « tisan des chemins de fer, » disait-il; « je désire en « assurer la prospérité; mais je ne puis le faire aux « dépens de l'égalité, que nous devons conserver « entre toutes les voies de communication par les « chemins de fer et les routes ordinaires. » La chambre, en consacrant ce principe, n'a-t-elle pas déjà décidé la question que nous examinons ?

Et ce que nous disons des nouvelles voies de communication par terre s'applique évidemment au nouveau mode de transport par eau, quand ce transport a lieu *pour des voyageurs*. La cour de cassation, dans son arrêt du 24 juillet dernier, l'a reconnu. « Attendu « que par les lois et règlements de la matière, résu- « més par la loi du 25 mars 1817, ont été évidemment « soumises à l'impôt du dixième du prix des places

Digitized by Google

« toutes les entreprises de voitures publiques de terre « et d'eau, destinées au transport des voyageurs et des « marchandises; que les bateaux à vapeur *La Seine* et « *La Normandie*, communiquant de Rouen au Havre, « sont destinés *au transport des voyageurs* et des « marchandises, et font évidemment concurrence AUX « VOITURES DE TERRE ET D'EAU qui font le même trajet « dans le même but, et rentrent évidemment dans la « même catégorie;..... la cour casse, etc. »

La jurisprudence, ainsi fixée, lève tous les doutes. Elle nous dit hautement que le principe du droit imposé, au profit de l'État, sur les voitures publiques qui transportent des voyageurs, doit s'appliquer aux bateaux à vapeur quand ils ont la même destination. Elle fait plus : elle subordonne l'applicabilité aux nouvelles voies de communication, de l'indemnité fixée pour les anciennes, à la question de savoir si les unes ne font pas, comme les autres, concurrence *aux voitures* déjà existantes. Cette question, la cour suprême la résout affirmativement, et *casse* les jugements qui, en reconnaissant l'identité des droits, ont repoussé l'identité des charges.

Mais ce n'est pas de nos jours seulement que cette concurrence faite aux relais, ailleurs que sur les routes ordinaires, a été prévue, et soumise à une redevance en leur faveur : « Les postes, » porte un édit du 19 août 1735, « placées près des rivières où des « coches d'eau sont établis, recevront une indemnité

Digitized by Google

« de 3 francs pour chaque voyageur prenant la voie « d'eau au détriment des relais. »

Ainsi, le champ des innovations est immense; mais les règles que l'équité a tracées restent immuables. Aussi ce n'est plus nous, c'est la chambre des députés elle-même qui va provoquer l'application formelle, à notre époque, du principe qu'un de nos rois posait il y a plus d'un siècle.

IV. Lorsque les concessions des chemins de fer de Rouen et d'Orléans furent discutées, en 1838, les maîtres de poste furent admis par leurs représentants dans le sein des deux commissions réunies. J'eus l'honneur d'exposer, en leur nom, leurs justes alarmes et la gravité des dangers dont ils étaient menacés. Organes de ces deux commissions, MM. Vivien et Vitet s'exprimèrent ainsi, aux séances des 10 et 12 juin :

« Les maîtres de poste, dit M. Vivien, prétendent à une indemnité à raison de l'établissement des chemins de fer, par suite de la diminution et de la suppression du droit de 25 centimes qui leur est attribué par les lois. Ce droit est établi sur *toute entreprise de transport* de voyageurs qui parcourt plus de dix lieues par jour. L'établissement des chemins de fer amène la suppression des messageries, des services de long transport, et, par suite, il tarit cette source de revenu. Cette abolition causera un préjudice immense aux maîtres de poste; elle peut avoir pour conséquence la destruction de leurs établissements, et priver ainsi d'un service public très-utile.

« Votre commission n'entend nullement admettre que les conséquences naturelles de l'établissement d'une industrie nouvelle puissent donner ouverture à une indemnité quelconque; mais elle ne peut pas s'empêcher de remarquer que les maîtres

Digitized by Google

de poste sont dans une position spéciale ; et la nécessité de maintenir les relais pourrait commander des dispositions particulières. Le gouvernement doit conserver l'initiative des mesures à prendre ; nous n'entendons rien préjuger à cet égard, nous devons seulement constater que, s'il y avait lieu ultérieurement d'accéder à la demande des maîtres de poste, en établissant à leur profit un impôt sur les personnes qui voyagent dans les locomotives, comme il en existe aujourd'hui sur celles qui voyagent en diligence, les termes des concessions ne feraient aucun obstacle à cette création. Le gouvernement est toujours le maître, non de réduire les tarifs, ce qui serait incompatible avec les clauses des concessions, mais d'établir des droits à la charge des voyageurs; et il ne pourrait renoncer à cette faculté sans abdiquer sa souveraineté. »

M. Vitet a été l'organe des mêmes convictions :

« Une demande d'indemnité, a-t-il dit, nous a été également adressée par les maîtres de poste des routes de Rouen, du Havre, Dieppe, etc. — L'établissement du chemin de fer aura certainement pour résultat de faire renoncer presque généralement à l'emploi de la poste aux chevaux ; et cependant le maintien des relais, dans la plupart des localités où ils sont aujourd'hui placés, sera peut-être jugé nécessaire dans l'intérêt de la circulation générale du royaume, car les chemins de fer ne pourront jamais desservir que les lignes principales.

« *Il sera donc du devoir de l'administration d'examiner si, le maintien de l'institution de la poste aux chevaux étant nécessaire, elle doit proposer aux chambres telle mesure qui permettrait de laisser subsister les relais.*

« Envisagée sous ce point de vue, la réclamation des maîtres de poste mérite assurément d'être prise en considération sérieuse; mais votre commission a pensé que l'initiative d'une proposition quelconque à ce sujet devait appartenir exclusivement à l'administration. »

C'est donc au gouvernement qu'il appartient de prendre l'initiative : l'un des trois pouvoirs l'y convie. Rien ne doit le gêner dans l'exercice de sa légitime

Digitized by Google

prérogative; nous nous bornerons donc à de bien courtes observations.

L'administration des postes a établi, dans un Mémoire par elle remis à la commission du budget de 1832, *et par des calculs certains*, dit-elle, que le droit de 25 centimes s'élève à 8 centimes par poste pour chaque voyageur. Nous proposerions de diminuer le droit des 3/4, et de le réduire à 2 centimes. Cette indemnité serait alors la représentation, non pas seulement du droit de 25 centimes devenu illusoire, mais encore des autres produits de la poste, dont la source se trouverait presque entièrement tarie.

Ce dédommagement, imposé aux nouvelles voies de communication, ne pèserait même pas sur les concessionnaires; ce serait, pour les voyageurs seulement, une charge légère, trois fois inférieure à celle qu'ils acquittent aujourd'hui; et alors que les frais de transport se trouveraient réduits dans une proportion jusqu'alors inespérée.

Quant au mode de partage de cette indemnité entre les divers titulaires de relais, on pourrait le déterminer dans les concessions. Peut-être serait-il mieux qu'elles renfermassent seulement le chiffre de l'indemnité; et que sa répartition fût ensuite l'objet d'un règlement d'administration publique, émané du Ministre des finances. Elle serait fixée suivant l'importance des concessions, la direction des nouvelles voies, et le préjudice réellement causé aux relais. — A la puissance législative à établir le principe; à l'administration supérieure à en faire une équitable application.

Digitized by Google

Et dans cette application, des difficultés sérieuses peuvent se présenter, comme aussi dans les actes que la position exceptionnelle de certains relais réclamera. Ces difficultés se rencontrent presque toujours quand il faut appliquer, à un ordre de choses préexistant, les règles nouvelles que sollicitent des modifications qu'on n'avait pas pu prévoir. L'administration ne s'égarera jamais si elle prend pour règle de proportionner les avantages à accorder au préjudice souffert; si elle fait ses efforts pour éviter qu'une ligne bénéficie aux dépens d'une autre; en un mot, si elle maintient, autant que possible, un juste équilibre entre ce qui était et ce qui doit le remplacer.

Terminons, quant au principe de l'indemnité en lui-même, par une considération qui paraîtra décisive.

L'indemnité de 25 centimes représente, selon les calculs de l'administration, un produit annuel de 5,000,000 de francs. C'est une dette reconnue, et qu'acquittent depuis vingt-neuf ans les voyageurs. Sans cette indemnité, les relais ne peuvent exister; s'ils ne l'avaient pas reçue par la transaction légale de l'an XIII, l'État aurait dû en faire les frais. L'impôt devra donc remplacer l'indemnité, si l'indemnité disparaît, et si l'on veut cependant conserver l'institution qu'elle fait vivre. La question à résoudre se réduit, alors, aux termes que voici : L'État veut-il, aujourd'hui, anéantir un droit dont personne ne conteste la légitimité, pour en demander, demain, la représentation à un impôt qu'il faudra créer?

Digitized by Google

CHAPITRE III.

DU SYSTÈME MÉTRIQUE APPLIQUÉ AUX RELAIS.

I. L'administration a adopté une fausse base de proportion. Ordonnance du 13 avril 1786; son défaut d'authenticité; sa fausse interprétation; système de l'administration condamné par la cour de cassation, p. 28. — II. Véritable proportion entre *la poste* et *le myriamètre;* opinion unanime des auteurs; la direction des postes combattue par ses actes, p. 37. — Le budget dément ses prévisions. Perte constatée de 1,590,000 fr. pour les relais. Violation de la loi, p. 41.

I. Un simple changement dans la dénomination des distances a entraîné pour les relais la perte du dixième de leurs produits. Les tarifs, légalement fixés, ont été anéantis; c'est-à-dire, qu'à la fausse application d'une loi s'est jointe la violation manifeste d'une autre disposition législative.

Et cependant l'administration des postes a été avertie en temps utile. Les règles qu'elle allait méconnaître ont été placées sous ses yeux; le chiffre exact

Digitized by Google

des pertes qu'entraînerait cette illégalité a été posé : elle n'en a pas moins persisté dans son désastreux système.

La question à décider était cependant bien simple. L'unité appelée *myriamètre*, qui contient 10,000 mètres, allait remplacer l'unité composée de deux lieues, et jusque-là connue sous le nom de *poste*. Ces deux termes, représentant des distances inégales, et les tarifs établis pour la seconde devant être appliqués à la première, une proportion devait être faite; et comme on connaît le rapport du mètre, subdivision nouvelle, avec la toise, subdivision ancienne, la recherche à faire était celle-ci : De combien de toises les deux lieues, composant une poste, étaient-elles formées?

Selon l'administration, l'ancienne lieue de poste avait une étendue de 2,200 toises; selon les maîtres de poste, cette distance était de 2,000 toises seulement. — Ainsi, se trouvait mis en question le dixième du produit de leurs relais; car on allait appliquer, dans la fixation du prix du myriamètre, le taux déjà légalement déterminé pour une distance calculée à 2,000 ou 2,200 toises par lieue; à 4,000 ou 4,400 toises, c'est-à-dire, à 7,796 ou 8,575 mètres par poste.

Au nom des maîtres de poste, on invoquait l'opinion unanime des auteurs, les actes de l'autorité, et surtout la distance réelle des postes du royaume, constatée par l'administration elle-même, au moment où elle faisait l'application du système métrique.

Sur quelle autorité s'appuyait, de son côté, cette

Digitized by Google

administration? Sur une prétendue ordonnance du 23 avril 1786. Et c'est, en effet, sur l'autorité de cet acte qui serait émané du pouvoir souverain, qu'est motivée l'ordonnance, provoquée par l'administration des postes, et qui a été rendue le 25 décembre 1839 (1). Examinons donc ce document.

Et d'abord, a-t-il un caractère authentique, et par suite une force obligatoire?

Nous avons trouvé aux archives du royaume, dans un registre intitulé : *Secrétariat*, 1785 *à* 1786, sous le n° 121, une feuille sans timbre, sans cachet, sur laquelle se trouve écrit un projet d'ordonnance, rédigée en la forme ordinaire, avec sa date, son intitulé *de par le roi*, sa clôture, *mandons et ordonnons;* mais sans signature du roi, sans contre-seing du garde des sceaux, sans paraphe même.

Nous avons vu dans le même volume divers autres actes qui, quant à leur forme, se divisent en trois classes : les uns sont signés du roi et du garde des sceaux; les autres sont seulement paraphés par le Ministre; les troisièmes, comme celui dont nous discutons la légalité, n'ont ni signature ni paraphe.

Le savant et à jamais regrettable M. Daunou, auquel nous avons soumis nos doutes sur la force obligatoire de cette pièce, nous a répondu qu'il arrivait souvent, sous l'ancienne monarchie, que les originaux des ordonnances qui intéressaient les administrations ou les corporations leur étaient remis, signés

(1) « Vu l'ordonnance du 23 avril 1786, » etc.

Digitized by Google

et scellés; qu'elles déposaient ces originaux dans leurs archives, et qu'on ne gardait alors, dans celles de l'État, que les projets de ces mêmes actes. Nous nous sommes alors adressés à la direction des postes, et, en vertu d'un ordre qu'il a fallu obtenir de M. le Ministre des finances, une réponse nous a été adressée par M. Conte, le 3 avril dernier : « J'ai l'honneur de vous « informer qu'il n'a été trouvé à l'administration des « postes d'autre minute ou expédition de l'ordonnance « du 23 avril 1786, qu'un exemplaire imprimé chez « *Pierre*, imprimeur ordinaire du roi et de l'administra- « tion des postes, et portant le millésime de 1786 » (1). Et il ne faut pas oublier qu'un grand ordre règne dans les archives des postes, cette institution étant restée étrangère aux nombreuses métamorphoses et aux déplacements sans fin qu'ont subis toutes nos autres administrations.

Nous devons reconnaître que cette double circonstance, qu'aux archives du royaume se trouve le projet de l'ordonnance, et à celles de l'administration des postes un exemplaire imprimé de ce projet, entoure ce document d'une certaine gravité; mais faut-il aller jusqu'à en conclure que l'existence légale de l'ordonnance est établie? C'est ce que nous ne pensons pas. Rien, il nous semble, ne peut remplacer les formes essentielles dont doit être revêtu un acte si important.

---

(1) Il résulte de cette déclaration que la pièce imprimée ne renferme, non plus, aucune mention de signature royale ni de contre-seing.

Digitized by Google

Nous concevrions qu'on ajoutât foi à la feuille imprimée, si elle faisait mention de la signature royale, et en admettant encore que les traces de la minute, qu'on supposerait régulière, fussent perdues à la suite de nos bouleversements politiques. Mais du moment que cette minute est produite, qu'elle est incomplète, et n'a aucun caractère définitif, la présomption doit tomber devant la réalité; et la prétendue ordonnance en rester aux termes d'un simple projet, sans force légale.

Admettons, toutefois, la légalité de ce projet d'ordonnance : aurait-il réellement déterminé l'étendue de la lieue de poste? Rappelons ses termes :

« Sa Majesté ayant été informée que les courriers et maîtres « de poste *étaient fondés à réclamer* contre un usage suivi « jusqu'à nos jours, d'après lequel il n'était accordé, pour les « excédants sur les fixations déterminées pour chaque dis- « tance, *que des demi-postes, ce qui occasionne journelle- « ment la ruine de plusieurs;* à quoi voulant *remédier sans « délai* par un moyen qui proportionne davantage le salaire « qui doit être payé à l'étendue des distances réelles que par- « courent les chevaux, *en attendant qu'il soit possible de « déterminer ces fixations d'une manière encore plus précise,* « S. M. ordonne qu'à l'avenir il sera accordé des *quarts* de « poste, des *demi*-postes, des *trois quarts* de poste AUX MAÎ- « TRES D'ICELLES QUI SERONT EN DROIT DE LES OBTENIR.... « *et* CE, conformément au tableau de progression, suivant « lequel les courriers ne paieront jamais plus de 550 toises « qu'ils n'auront pas parcourues, et les chevaux des maîtres de « poste ne parcourront jamais plus de 550 toises qui ne leur « soient payées, etc.

Digitized by Google

TABLEAU DE PROGRESSION.

« N° 1. De 4,400 à 4,950 toises..... 1 poste.
« .. 2. De 4,950 à 6,051 ..... 1 poste 1/4.
« .. 3. De 6,051 à 7,150 ..... 1 poste 1/2.
« .. 4. De 7,151 à 8,250 ..... 1 poste 3/4.
« .. 5. De 8,251 à 9,350 ..... 2 postes. »

Où donc trouver dans ce document la fixation de l'unité postale? Mais il y a dans une pareille prétention quelque chose qui ne choque pas seulement, et son esprit, puisqu'il est rédigé en faveur des maîtres de poste *pour éviter la ruine de plusieurs;* et ses termes, puisque la mesure est exceptionnelle, et ne s'applique qu'aux maîtres de poste, dans l'intérêt desquels on étend à *un quart de poste* les fractionnements, qui s'arrêtaient auparavant à *une demi-poste;* mais encore les règles de la logique la plus vulgaire. En effet, on ne peut trouver la fixation précise d'une mesure dans une vague indication de 4,400 à 4,950 toises. Et pourquoi choisir le premier de ces deux chiffres, comme le fait la direction des postes, dans une apparente mais ruineuse bienveillance, plutôt que le second? Ou plutôt, pourquoi ne pas prendre, comme il le fallait pour être conséquent, la moyenne de ces deux termes? Pourquoi s'arrêter à la base adoptée par cette ordonnance au numéro 1er, plutôt qu'aux autres bases, chacune inégale, prises aux numérôs subséquents (1)? Est-ce parce qu'elle

(1) Le minimum pour une lieue serait, d'après le n° 1er, de

Digitized by Google

est la plus onéreuse pour les relais? — Vraiment, on ne peut se défendre d'un sentiment pénible en voyant une administration importante procéder, dans un acte d'une immense gravité, avec une pareille légèreté.

Mais la vérité ne pouvait tarder à se faire jour; et c'est dans le sein de la première cour du royaume que cette persévérance dans une si fausse voie devait être jugée.

Précisons bien les faits sur lesquels repose l'arrêt qu'elle a rendu.

Le sieur Salvayre s'était obligé à conduire de Toulouse à Tarbes, en passant par Trie, les messageries générales du Midi. — Sur cette route, quoique la poste ne fût pas montée, le salaire du relayeur avait été stipulé à raison de 5 fr. 50 cent. PAR POSTE. — Selon le relayeur, la poste est de 4,000 toises, selon les messageries, elle est de 4,400. Ces dernières invoquaient et l'ordonnance de 1786, et l'autorité de M. le directeur de l'administration des postes, auquel la question avait été soumise.

Le sieur Salvayre, dans ses conclusions, avait formellement articulé :

> « Que la poste devait être calculée à raison de 4,000 toises « ou 7,800 mètres, CONFORMÉMENT A L'USAGE *qui était* « *constamment suivi lors des conventions.* »

2,200 toises. — Mais il se trouverait de 1,980 toises, 2,017 toises, 2,043 toises, 2,063 toises, selon qu'on applique, par poste, le minimum des nos 2, 3, 4 ou 5.

Digitized by Google

Et à l'appui de ses conclusions, il invoquait l'administration elle-même, qui, dans le Livre de poste de la même année, attribuait aux différents parcours des relais qui environnent Toulouse une étendue de 4,000 toises par poste. — Arrêt de la cour royale de Toulouse, qui, écartant l'application de l'ordonnance de 1786,

« Ordonne que ledit sieur Salvayre sera payé pour le par-
« cours de Toulouse à Tarbes par Trie, sur la moyenne des
« distances trouvées entre les relais servis par les autres so-
« ciétaires de l'entreprise sur la route de poste de Toulouse à
« Bordeaux et à Nîmes. »

Pourvoi contre cet arrêt. Il est fondé :

« Sur la violation de l'ordonnance du 23 avril 1786, dont
« les exposants rapportent une ampliation, ainsi que du
« tarif y annexé. La poste est fixée par cette ordonnance à
« 4,400 toises; et elle est encore aujourd'hui en vigueur ainsi
« que le prouve la lettre du directeur général du 31 août 1836.
« Une cour royale ne peut, lorsque l'administration déclare
« que la lieue de poste est au minimum de 2,200 toises, décla-
« rer au contraire qu'elle n'est pas de 2,000. C'est là un em-
« piétement sur les attributions administratives. La cour de
« Toulouse a donc VIOLÉ L'ORDONNANCE de 1786, qui fixe et
« détermine légalement la longueur de la poste. »

C'est sur ce pourvoi qu'est intervenu, le 5 août dernier, l'arrêt de rejet rendu par la chambre civile, conformément aux moyens présentés par Me Dupont-White, avocat des maîtres de poste à la cour de cassation.

« Attendu, porte cet arrêt, qu'il s'agissait devant la cour
« royale de Toulouse de déterminer quelle avait été l'intention
« des parties sur l'étendue à donner à la lieue de poste, rela-
« tivement aux engagements qu'elles avaient respectivement

Digitized by Google

« consentis. Attendu, qu'en ordonnant, conformément à l'article « 1159 du Code civil, que ce qu'il y avait d'ambigu sur ce « point dans le traité recevrait son interprétation PAR L'USAGE « dans le pays où il avait été souscrit, et par ce qui avait été « adopté par les messageries elles-mêmes, l'arrêt attaqué *n'a* « *violé aucune loi*... REJETTE, etc. »

La portée de cet arrêt sera facilement comprise. La cour royale de Toulouse *n'a violé aucune loi;* et les ordonnances rendues sous l'ancienne monarchie ont incontestablement ce caractère : celle de 1786, dont on a cru inutile d'apprécier la force obligatoire, n'a donc pas fixé l'étendue de la poste. — *Ce traité est ambigu;* et cependant il emploie le terme formel de *poste :* ce mot n'a donc aucune signification légalement déterminée. — *Il faut interroger l'usage;* mais nous n'avons jamais dit autre chose à l'administration des postes; et c'est là la vérité qu'elle a persisté à repousser, et que nous allons bientôt reproduire.

Cet arrêt, déjà si explicite, trouverait, au besoin, son développement naturel dans le réquisitoire dont il a adopté les conclusions. Là se trouve nettement fixée la seule interprétation que puisse recevoir, en le tenant pour obligatoire, l'acte de 1786.

« Il n'est pas exact de prétendre, a dit M. Laplagne Barris (1), « premier avocat général, que l'ordonnance de 1786 ait en- « tendu déterminer l'étendue de la poste, ni surtout la fixer

(1) L'opinion du savant magistrat reçoit une gravité nouvelle de cette circonstance, qu'il a présidé la commission instituée en 1838, pour la solution des questions relatives aux postes, et qu'il a fait ainsi, à un double titre, un examen approfondi de la matière.

Digitized by Google

« à 4,400 toises. Son unique objet, tout favorable aux maîtres « de poste, est de diviser par quarts la poste qui, jusque-là, « n'était divisible que par demies. A cette fin, elle spécifie la dis- « tance au delà de laquelle le quart de poste sera dû; elle la « fixe à 550 toises. On comprend du reste tout ce qu'il y aurait « de hasardé, de peu juridique dans le règlement qui pren- « drait ces 550 toises pour le 1/8 exact de la poste, et qui par- « tirait de là pour lui assigner une longueur totale de 4,400 « toises (1). »

De quels regrets l'administration des postes n'a-t-elle pas dû se sentir pénétrée, quand une si grave erreur lui a été ainsi révélée! Une erreur favorable aux postes, et qui eût aidé à les sauver des dangers qui les menacent, on l'aurait comprise; mais une erreur qui achève leur ruine, et qu'une administration, dont la mission est d'être protectrice, défend avec une ardeur passionnée..... une pareille erreur, c'est une révélation tout entière!

Ainsi se trouve donc repoussée toute application de la prétendue ordonnance de 1786, au moins en tant qu'elle aurait déterminé la longueur de la lieue postale. C'est à l'usage, décide la cour suprême, qu'il faut se reporter en l'absence de toute disposition légale. — C'est là précisément ce que nous avions développé dans le travail par nous soumis à l'administration, et que nous résumerons ici brièvement.

II. Cet usage est surtout constaté par l'unanimité que nous trouvons dans les auteurs quand ils déterminent l'étendue de la lieue de poste :

(1) Voir la *Gazette des tribunaux* du 16 août 1840.

Digitized by Google

« L'établissement des pierres milliaires qu'on a « placées, en 1753, sur toutes les grandes routes, de « 1,000 en 1,000 toises, fera probablement naître l'u- « sage de compter les lieues de 2,000 toises; et les « lieues de poste sont, en effet, presque partout le « royaume de cette quantité (1). »

D'après Malte-Brun, la lieue de poste a 2,000 toises ou 3,898 mètres (2).

« La lieue de poste, dit M. de Balbi, a 2,000 toises ou 3,898 mètres (3). »

Le baron Reynaud, examinateur de l'école polytechnique, dit aussi : « La lieue de poste est de 2,000 « toises ou 3,898 mètres (4). »

Le *Dictionnaire de l'Académie* qui, dans ses anciennes éditions, ne s'explique pas sur la longueur de la lieue de poste, la fixe à 2,000 toises dans l'édition de 1835.

« Il serait impossible, dit M. Tarbé, avocat général « à la cour de cassation, de bien définir toutes les « lieues anciennement en usage, et qui étaient sans « rapport fixe avec les mesures ordinaires de largeur. « Il n'y avait de bien déterminée que la lieue de 25 « au degré, celle de 20 au degré, quelquefois une

---

(1) *Nouveau Dictionnaire des sciences, arts et métiers*, par une société de gens de lettres, VERBO *Lieue*.

(2) Voir le *Précis de la Géographie universelle*, édition de 1832, t. II.

(3) Voir l'*Abrégé de Géographie*, édition de 1833.

(4) Voir *Traité d'arithmétique*, édition de 1829.

Digitized by Google

« lieue moyenne de 2,500 toises, *et la lieue de poste* « *de* 2,000 *toises* (1). »

Enfin, M. Tarbé de Vauxclairs ne se borne pas à nous dire que la lieue de poste est de 2,000 toises; il nous indique encore comment cette mesure n'a point été adoptée d'une manière arbitraire et sans base qui la justifie. « C'est la mesure, dit-il, de la lieue astro- « nomique, employée dans la désignation de la dis- « tance des planètes, qui est de 2,000 toises ou de « 3,898 mètres (2). »

Terminons cette longue nomenclature d'autorités par celle de l'*Almanach royal*, et surtout de l'*Annuaire du bureau des longitudes*, qui porte : « La lieue de « poste de 2,000 toises vaut exactement myr. $\frac{3898}{10000}$ ou « 3,898 mètres. » Ce qui donne pour une poste 7,796 mètres ou 4,000 toises.

A ces nombreux suffrages, il nous faut joindre celui de l'administration des postes elle-même.

Delalande nous apprend, nous venons de le voir, qu'en 1763, des bornes ont été placées sur les grandes routes du royaume, de 1,000 en 1,000 toises. Nous avons fait faire le relevé des bornes qui existent encore, et, en rapprochant le nombre de ces bornes du nombre des postes que l'annuaire publié par l'administration, en 1839, constatait, nous avons trouvé (3) que la lieue de poste était fixée dans la direction de

(1) Voir *Nouveau Manuel des poids et mesures*, édition de 1839.

(2) Voir *Dictionnaire des travaux publics*, VERBO *Lieue*.

(3) Voir *Système métrique*, p. 23.

Digitized by Google

l'Ouest à 2,033 toises, dans celle de l'Est à 2,006, dans celle du Midi à 1982, et dans celle du Nord à 2,000. —Ainsi, l'administration des postes est jugée par elle-même. Elle a méconnu et l'opinion unanime des auteurs, et la notoriété publique et ses propres actes. Elle n'a pris aucun souci de cet usage universel, qui, selon la cour de cassation, fait ici loi. Elle repousse la lumière qui lui arrive de toutes parts, et cela dans quel but? Pour enlever à un service public qui ne peut plus vivre, c'est elle qui le proclame, avec les insuffisantes ressources que les lois lui assurent, une partie importante de ces mêmes ressources.

Mais c'est peu du mépris des autorités les plus graves, parmi lesquelles elle trouvait la sienne; il lui a fallu encore, pour consommer le sacrifice des intérêts qui lui sont confiés, violer formellement une loi. Elle a arbitrairement fixé à 29 cent. 15/100es par myriamètre, au lieu de 32 cent., l'indemnité établie par la loi du 15 ventôse an XIII (1). Cette fixation est le résultat de la fausse interprétation de l'acte du 13 avril 1786. Une pareille modification, dans une disposition législative, repose donc sur une base déjà juridiquement renversée. Et si, sur tous les points du royaume, cette violation d'une loi n'a pas été attaquée; si les titulaires des relais ont momentanément courbé la tête sous une décision dont l'illégalité est déjà proclamée, c'est parce qu'ils ont voulu que l'au-

(1) Cette loi est visée dans l'ordonnance du 25 décembre dernier.

Digitized by Google

torité tutélaire, dont la protection a déjà éclaté dans des actes importants, réparât elle-même l'erreur où le mauvais vouloir d'un de ses agents l'a entraînée. Cette respectueuse déférence leur aura coûté, en 1840, la somme énorme de 1,590,000 francs. Et c'est au 1er janvier 1841, que l'*Annuaire des postes* doit réparer ou consacrer de nouveau la spoliation !

III. Et l'administration ne peut plus se faire illusion ; car c'est elle-même qui proclame aujourd'hui, en fait, l'erreur déjà établie, en droit, par la cour de cassation.

Rapprochons nos prévisions, les croyances contraires de l'administration, et ses aveux plus tard.

Au 15 juillet, nous disions : « Si votre base d'ap-« plication du système métrique est juste, les prix « de conduite resteront en définitive les mêmes, puis-« que les tarifs sont conservés, et que les distances ef-« fectives ne changent pas avec leurs dénominations. « Or, je vous annonce que votre erreur étant d'un « dixième sur la mesure de ces distances, les produits « des postes diminueront d'un dixième. »

Le 28 août suivant, l'administration des postes répondait au ministre des finances, qui avait bien voulu lui transmettre nos calculs : « Ce n'est pas de la perte « d'un dixième dans leurs recettes que les maîtres de « poste sont menacés, c'est un huitième de plus que « M. Jouhaud veut leur faire gagner. » — Et plus tard, la même administration disait à tous les maîtres de poste dans une circulaire : « *Le prix* alloué aux maî-

Digitized by Google

« tres de poste pour la conduite des malles EST RESTÉ « LE MÊME que par le passé, la proportion du myria- « mètre à l'ancienne poste de 4,400 *toises* étant à peu « près comme 6 est à 5. »

Voilà les termes du débat bien fixés. C'est dans le budget de l'État qu'il devait se vider. — Si nous nous étions trompés; si, dans la réalité, les tarifs avaient été respectés par une juste application du système métrique, les *dépenses* de l'État, pour les malles-postes, restaient les mêmes. — Si, au contraire, ces tarifs avaient été illégalement diminués d'un *dixième*, l'État devait, malgré lui, s'être enrichi de ce *dixième*, aux dépens des maîtres de poste.

Le budget de 1841 a paru, et nous y avons lu, page 662 : « *Il résultera de la mesure prise à l'occasion* « *de la conversion des distances de poste en myria-* « *mètres*, UNE ÉCONOMIE, *sur la conduite des malles-postes* « *et malles-estafettes*, DE 390,019 fr. » — La dépense totale étant fixée pour ce service à 3,899,559 fr. (1), c'est à 64 fr. près, UN DIXIÈME juste de diminution.

Ici vient se placer tout naturellement l'interpellation célèbre : *Est-ce clair?*

Mais tout n'est pas bénéfice dans les actes auxquels l'équité ne préside pas. Ce que l'État gagnait, à son insu, par un retranchement illégal dans sa dépense, il va le perdre en partie dans ses recettes. Les places des voyageurs dans les malles-postes étaient payées 1 fr. 50 cent. par poste; la fausse base qui a été adop-

(1) Rapport de la commission du budget de 1841, p. 216.

Digitized by Google

tée, dans la proportion de cette distance au myriamètre, devait s'étendre à la fixation du prix des parcours, par divisions métriques; et, encore ici, si les calculs de l'administration sont inexacts, une différence de 10 pour 100, en moins cette fois pour l'État, se révèlera dans les produits. — Le budget paraît, et nous y lisons, page 723 : « Les recettes votées pour « 1840, pour le produit des places dans les malles-« postes, étaient de..... 2,403,000 fr.

« Celles qui nous sont proposées « pour 1841 ne s'élèvent qu'à..... 2,206,000 fr.

« Diminution..... 197,000 fr.

C'est encore près d'un DIXIÈME des produits; et ce serait un dixième *exactement*, si l'administration, pour éviter une incommode fraction, n'avait pas porté à 1 fr. 75 cent. par myriamètre le prix des places qui, d'après ses calculs, devait être fixé à 1 fr. 72 cent.

Mais ce qui est démontré, et quant à l'État, et quant aux maîtres de poste, doit s'appliquer aussi aux malheureux courriers. La fatale réduction, contre laquelle la direction des postes a protesté si hautement par ses paroles, pèsera nécessairement sur eux; et le budget devra encore nous la révéler : « Le salaire des « courriers, lisons-nous à la page 660, éprouvera, par « suite de la nouvelle fixation des distances de poste, « une diminution de 55,228 fr. »

Ainsi, voilà trois fois l'erreur OFFICIELLEMENT reconnue! et toujours une erreur D'UN DIXIÈME!

Et n'oublions pas que ce qui est démontré pour

Digitized by Google

les malles-postes l'est aussi, et par une nécessité mathématique, pour les voitures particulières et pour l'indemnité de 25 cent.

Veut-on, et à l'occasion de cette indemnité, une seconde démonstration? C'est encore l'administration qui va en fournir les éléments; et nous en ferons l'application sur une vaste échelle :

En 1839, les grandes lignes parcourues par nos douze malles-postes donnaient un total de 691 postes (1). Appliquant à ce parcours le produit d'une diligence, attelée de cinq chevaux, et qui payait 1 fr. 25 c. d'indemnité par poste, nous trouvons..... 864 fr.

En 1840, *le même parcours* est représenté par 540 myriamètres (2). La même diligence, attelée du même nombre de chevaux et payant, d'après la proportion nouvellement établie, 29 centimes, par cheval, et par myriamètre, donne..... 783

Diminution..... 81 fr.

C'est-à-dire perte, pour les titulaires des relais, d'UN DIXIÈME à peu près. — Et comme pour bien constater l'illégalité d'une pareille réduction, le directeur de l'administration a soin de consigner dans la circulaire interprétative de l'ordonnance : « que l'administra-« tion ne pouvait pas intervenir dans la fixation du « montant de l'indemnité de 25 centimes, LEQUEL EST « ÉTABLI PAR UNE LOI. »

(1) *Annuaire des postes* de 1839.

(2) Idem de 1840.

Digitized by Google

Récapitulons :

Les maîtres de poste perdent, par l'adoption d'une fausse base dans l'application du système métrique :

1° Un dixième sur la conduite des malles.....	390,000 fr.
2° Un dixième sur l'indemnité de 25 cent. (1), dont le produit est évalué par l'administration (2) à 5,000,000...	500,000
3° Un dixième sur la conduite des voyageurs en poste, dont le produit est évalué (3) à 7,000,000.....	700,000
Total de la perte.....	1,590,000 fr.

Or, le total des recettes des relais est fixé par l'administration (4) à 16,000,000 fr.; c'est donc, en défalquant les gages, sur lesquels la réduction frappe aussi, mais par un autre coup, UN DIXIÈME exact de réduction; résultat nécessaire, prévu, annoncé, d'une erreur d'UN DIXIÈME dans le rapport établi entre une *poste* et un *myriamètre* — Erreur dont la réparation, encore ajournée, constituerait l'administration en flagrant déni de justice.

---

(1) Cette perte n'est toutefois pas définitive; les maîtres de poste ayant fait leurs réserves pour l'illégalité de la réduction.

(2) Mémoire de M. Conte à la commission du budget de 1832.

(3) Idem.

(4) Idem.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

DU TRANSPORT DES DÉPÊCHES. — MALLES-POSTES ET MALLES-ESTAFETTES.

I. Dangers signalés dans le budget de 1841. Leur origine ; en 1830, insuffisance des tarifs proclamée, et diminution ordonnée ; vitesse et par suite charges doublées, p. 46. — II. Vitesse actuelle : 4 lieues à l'heure. Force de traction, 2,355 k., p. 49. — III. Opinion de M. Renault, directeur de l'école d'Alfort, sur cette vitesse ainsi combinée; mortalité qu'elle entraîne, p. 51. — IV. Enquête faite dans le parlement anglais. Pertes constatées résultant de la vitesse, p. 94. — V. Mortalité relative dans le relais de Paris. Tableau, p. 97. — VI. Prix réel de la journée du cheval de malle-poste, réduit par l'administration à 59 centimes, p. 98. — VII. Le budget annonce justice complète. Nécessité d'appliquer aux malles-postes le tarif ordinaire, et de payer tout cheval attelé, p. 70. — VIII. La vitesse doit être fixée par un règlement d'administration publique, p. 75.

I. L'urgence, comme la gravité des questions qui se rattachent au transport des dépêches, a été enfin comprise. Et pour la première fois depuis 1820, le budget est venu, cette année, s'en occuper d'une manière spéciale. Des améliorations ont été votées, d'au-

Digitized by Google

tres indiquées. Au Gouvernement à prendre l'initiative. Le système entier va donc être jugé. Il doit l'être, du moins, car les demi-mesures constatent le danger et le laissent s'aggraver.

Quel était l'ordre légal qui régissait le transport des dépêches en 1830? Comment a-t-il été interverti? Quels ont été les résultats de cet acte arbitraire? Quel est le remède au mal que tout le monde reconnaît aujourd'hui? — Tels sont les points que nous devons rapidement examiner.

En 1830, et en vertu de bases fixées dans le budget de 1820, quatre chevaux étaient attelés à nos malles-postes, et payés, d'après le tarif ordinaire, à 1 fr. 50 c. par cheval, et par poste. C'était, pour le terme moyen du parcours (1), 2 fr. 25 c. par journée de cheval.

A cette époque, et qu'on ne l'oublie pas, car c'est là un point fondamental, les relais se soutenaient à peine. Leur dépérissement successif avait été constaté sous tous les régimes : en l'an XIII, « alors que les re-« lais allaient périr (2); » — en 1819, « quand le besoin « de remédier au dépérissement des principaux relais, « commanda d'employer pour le transport des dépê-« ches un plus grand nombre de chevaux (3); » — en

(1) Voyez plus haut, page 6.

(2) Motifs de la loi du 15 ventôse, qui accorde l'indemnité de 25 centimes.

(3) Mémoire du Directeur des postes, en réponse au pourvoi formé devant le conseil d'État.

Digitized by Google

1820, lorsque le tarif de la conduite des malles fut fixé à 6 fr., « pour soutenir le service des relais me-« nacé d'une ruine totale (1); » — en 1830 enfin, alors que le chef de l'administration des postes constatait « que depuis le cheval de tombereau jusqu'au cheval « de remise, il n'en est point dont la journée de tra-« vail soit moins productive que celle d'un cheval de « poste (2). » — Ainsi, à toutes les époques, la ruine de nos relais avait paru imminente; et en 1830 même, sous la protection d'un tarif fixé avec justice, pour prix d'une marche modérée, ils ne suffisaient pas à leurs dépenses ; vérité que constatait un simple rapprochement : REVIENT d'un cheval attelé à une malle-poste, terme moyen, 5 fr. 50 (3); PRODUIT, 2 fr. 25 c. (4).

Eh bien! ce fut le moment choisi par le chef de l'administration pour réduire d'un quart le prix de conduite, et porter à 1 fr. 69 c. la journée du cheval, signalée par lui, au même moment, comme ruineuse, lorsqu'elle était fixée à 2 fr. 25 c.! Vainement la tribune retentit de paroles sévères; vainement M. Vatout proclama qu'une pareille réduction était « contraire au « vœu de la loi et à l'équité (5). » Vainement M. Sapey déclara « que c'était anéantir, par le fait, les lois qui

(1) Exposé du budget de 1820.
(2) Mémoire à la commission du budget.
(3) Voyez plus haut, p. 7.
(4) Idem, p. 6.
(5) *Moniteur* du 5 avril 1832.

Digitized by Google

« ont crée et maintenu l'établissement de la poste aux « chevaux (1). » Vainement notre faible voix se fit entendre devant le conseil d'État. Là, un respect, bien scrupuleux sans doute, des limites assignées à chaque pouvoir, devait nous prouver que l'injustice peut, parfois, arriver à sa limite extrême, sans cependant franchir celle qui la sépare encore de l'illégalité. Mais la mesure violente que nous combattions se trouva jugée dans sa moralité comme dans son danger; et l'intérêt, chaque année mieux compris, qui est venu entourer nos relais, remonte à cet acte de véritable spoliation.

II. Ainsi le principe du mal auquel on veut porter remède, le voilà bien constaté. Mais il reçut, au moment même où il devait exercer sa fatale influence, une aggravation qui en doublait le danger. Je veux parler de la vitesse imposée au transport des dépêches.

Là, la discussion prend une nouvelle gravité. Quelle est l'influence de la vitesse sur le dépérissement des chevaux? Quels sont les différents degrés où nous la rencontrons, naturelle, dangereuse, mortelle? Comment cette vitesse peut-elle se combiner avec la force de traction? Voilà des points qui ont une importance décisive. L'administration s'en est pour tant peu préoccupée; et elle est arrivée à l'arbitraire, presque à son insu, et en croyant rester dans les limites d'une utile et légitime exigence.

---

(1) *Moniteur* du 5 avril 1832.

Digitized by Google

Constatons d'abord, quant à cette vitesse, de quel point on est parti, à quel point on est arrivé.

Le budget de 1841 nous apprend « que la mar- « che des malles s'est accrue d'un tiers de 1831 à « 1840 » (page 661); mais il oublie de nous rappeler que déjà, en 1831, cette augmentation de vitesse semblait avoir atteint les limites du possible. « Le « transport des dépêches, » disait alors M. Humann (1), « s'opère bien plus rapidement; le temps moyen du « parcours des malles, qui était de 69 minutes par « poste, en 1816, n'est plus que de 46 minutes. »

Ainsi, des calculs présentés par M. Humann et M. Passy, résulte qu'une poste, ou deux lieues, parcourues en 69 minutes, en 1816, se trouvent franchies en 30 minutes, en 1840. C'est une augmentation du double, et quelque chose encore, dans la rapidité de la marche, telle qu'elle existait à une époque où, certes, le pouvoir ne se faisait pas faute d'arbitraire dans le commandement. C'est, en définitive, une vitesse de 4 lieues à l'heure officiellement constatée (2).

Et cette vitesse est ordonnée sur des routes non pavées, et avec une charge de 2375 kilogrammes! car tel est, terme moyen, le poids (3) de ces malles dont

---

(1) Rapport du budget de 1831.

(2) La malle-poste, qui part à 6 heures du soir de Paris, arrive le surlendemain, à 2 heures, à Bordeaux. C'est 156 lieues en 44 heures; et, en défalquant le relayage et la remise des dépêches, nous trouverons encore 4 lieues à l'heure.

(3) « Le préposé au service du pont à bascule placé sur le terri- « toire de Sault-lez-Rethel, soussigné, certifie avoir pesé quatre fois

Digitized by Google

M. le directeur des postes avait fait proclamer par la presse la merveilleuse légèreté. Nous verrons bientôt jusqu'à quel degré la vitesse, combinée avec la force de traction, augmente la mortalité des chevaux.

Mais, quelque écrasante que soit la charge qui pèse sur les relais que parcourent les malles-postes, il en est dont la position est plus déplorable encore : c'est celle des relais condamnés au service de ces malles-estafettes que, dans leur langage pittoresquement véridique, les postillons ne connaissent que sous le nom de *la vapeur*. Là, l'arbitraire, qui paraissait arrivé à ses dernières limites, s'est encore surpassé. Grandes routes, villages, tout doit être franchi avec une vitesse qui semble fabuleuse. C'est le prix de la course, comme je le disais à une des audiences de la cour royale (1), qu'on semble disputer; et la cour acquittait le postillon, qui, en broyant sur le pavé un malheureux ouvrier, n'avait fait, en définitive, qu'obéir à des ordres dont la responsabilité ne pouvait peser sur lui.

III. Une pareille vitesse n'est-elle pas mortelle pour les chevaux? — La solution d'une pareille question,

---

« la voiture de la malle-poste venant de Sedan à Paris, savoir : — « le 16 avril, pesant 2,350 kilogrammes; — le 17, pesant 2,200 kil.; « — le 18, pesant 2,550 kil.; — et le 20, pesant 2,400 kil. — De « tout quoi, etc.... A Sault-lez-Rethel, le 24 avril 1840. *Signé* « JÉRÔME. — Vu, etc. »

(1) Voyez *Gazette des Tribunaux* du 26 janvier 1840.

Digitized by Google

c'était à l'école vétérinaire d'Alfort que nous devions la demander. Lorsque le ministère de la guerre a voulu connaître la cause du dépérissement de nos chevaux de cavalerie, sa prévoyante sollicitude a fait ce qu'aurait dû faire l'administration des postes: il a institué une commission. M. Renault, directeur de l'école d'Alfort, s'est trouvé membre-né de cette commission (1). Personne donc ne récusera l'autorité la plus grave que nous puissions citer en pareille matière.

« Vous me priez, Monsieur, de faire une réponse, aussi précise que l'état de la science vétérinaire le permet, aux questions que vous me posez (2).

« Je connais, Monsieur, toute l'importance que présentent, en effet, ces questions, soit qu'on les examine au point de vue des services publics, soit qu'on se préoccupe des intérêts privés auxquels elles se rattachent. Aussi, n'est-ce qu'après les avoir longuement et sérieusement méditées, après m'être livré à toutes les recherches et investigations les plus propres à m'édifier sur la vérité de l'opinion que je dois émettre, après avoir ajouté aux lumières de ma propre expérience celle de plusieurs de mes confrères les plus éclairés, que je vais essayer de répondre à la confiance que vous voulez bien me témoigner. Ayant longtemps occupé la chaire de clinique à l'école d'Alfort, et faisant partie, depuis quelques années, d'une commission spécialement chargée par le gouvernement de rechercher sous quelles influences se développent les mala-

(1) Elle est composée de MM. le général Cavaignac;—Magendie, de l'académie de médecine; — Lambert, sous-intendant militaire; — Dupuis, de l'académie de médecine; — Renault, directeur de l'école royale vétérinaire d'Alfort.

(2) Nous regrettons de ne pouvoir ici insérer que par extraits cette savante dissertation. Elle sera publiée, séparément, en entier.

Digitized by Google

dies et la mortalité dans les grandes réunions de chevaux, peut-être me trouvé-je placé dans des circonstances favorables pour jeter quelque jour sur un pareil sujet. Sa nature, toutefois, et vous devez le comprendre, ne peut comporter aucune réponse absolue, aucune solution formulée avec une rigueur mathématique.

« 1re QUESTION. — *Quelle est, en général, l'influence de la vitesse des allures sur la mortalité et le dépérissement des chevaux? — Et spécialement, quand une vitesse de quatre lieues* (16,000 mètres) *à l'heure est imprimée à quatre chevaux, attelés à une malle-poste du poids de* 2375 *kil.?*

« C'est un fait facile à apprécier pour tout le monde, que la course, quel qu'en soit le mode, a toujours pour effet presque immédiat d'accélérer la circulation du sang dans les individus qui se livrent ou qui sont soumis à cet exercice. Plus la vitesse est grande, plus longtemps elle est soutenue, plus grande est cette accélération : coïncidemment à cette augmentation dans la rapidité du cours du sang, et par un effet nécessaire de celle-ci, se manifeste une accélération proportionnelle dans les fonctions respiratoires. Il y aurait même danger immédiat pour la vie d'un animal, il y aurait imminence d'asphyxie, s'il était possible que le sang traversât plus rapidement le poumon, sans que l'air qui doit le vivifier à son passage dans cet organe s'y renouvelât lui-même plus fréquemment.

« Constatons donc, comme un principe général, 1° que toute allure accélérée, qui ne sera pas assez rapide ou assez longtemps prolongée pour détruire l'équilibre qui doit exister entre la respiration et la circulation, pourra être soutenue par un animal sans compromettre sa santé ou sa vie; 2° que toute allure dont la rapidité exagérée portera atteinte à cet équilibre, si elle se répète souvent, deviendra, par ce seul fait, une cause plus ou moins prochaine, mais inévitable, de maladie.

« Ce n'est donc pas seulement par suite des fatigues musculaires qu'ils éprouvent, comme on le croit généralement, que les animaux dont on exige une trop grande vitesse s'épuisent, dépérissent, et finissent par tomber malades ou mourir : c'est encore, et surtout parce que la vitesse portée

Digitized by Google

au delà d'une certaine limite, en empêchant le parfait accomplissement de la respiration, attaque la santé dans une de ses conditions les plus générales et les plus nécessaires, la vitalité du sang.

« Le danger est bien plus grave encore quand on exige à la fois d'un cheval et du tirage et de la vitesse. Il existe, en effet, entre l'accomplissement de certains actes physiologiques nécessaires dans les allures vives, et l'une des conditions de mécanique animale exigée par tout effort de traction, une opposition qui ne permet pas que la course et le tirage aient lieu simultanément sans danger pour l'animal, pour peu que le fardeau soit pesant, et, surtout, que l'allure soit rapide.

... « Un des traits les plus importants de tout effort exécuté par un animal pour vaincre une résistance extérieure, c'est l'immobilité, ou du moins une certaine fixité des côtes qui forment les parois osseuses de la poitrine. C'est sur ces parois, en effet, que prennent, en définitive, leur point d'appui les principales puissances musculaires mises en jeu pour triompher d'une certaine résistance. — La fréquence de la respiration dans un animal qui tire, en ôtant de la fixité au principal point d'appui des puissances de traction, exige de ces puissances une dépense de force d'autant plus considérable pour obtenir le même résultat, que la mobilité est plus grande dans ce point d'appui : de là une cause d'épuisement et de ruine pour cet animal.

... « D'autre part, la fixité de la poitrine, nécessaire à l'efficacité des efforts de traction, en gênant ou empêchant, dans un animal qui court, le libre et fréquent renouvellement de l'air dans les poumons, que le sang traverse alors avec plus de rapidité, est un obstacle à la parfaite vivification de ce liquide, et, dès lors, une cause certaine de maladie.

« *Conclusion :* les chevaux à qui on fait tirer des fardeaux ne peuvent, par cette raison, être en même temps soumis à des allures vives;

« Les chevaux dont on exige des allures vives ne peuvent les soutenir qu'autant qu'ils n'ont point de fardeaux à tirer.

« Si ces principes sont vrais, et je les maintiens pour tels,

Digitized by Google

il est évident que tout service qui exigera d'un cheval des efforts simultanés, et quelque peu considérables, de traction et de vitesse, sera toujours pour lui une cause de fatigue, de dépérissement ou de maladie, auxquels il résistera d'autant moins longtemps, qu'avec une vitesse donnée le fardeau à traîner aura plus de poids, ou qu'avec un fardeau, même léger, la vitesse sera plus grande et plus prolongée.

« Or, et j'arrive ainsi au cœur des questions que vous m'avez adressées, telles sont précisément les exigences du service des malles. Il s'agit d'examiner jusqu'à quel point la combinaison d'efforts que les règlements actuels sur le service des malles imposent aux chevaux qui y sont attelés, rentre dans la limite de ceux qu'il leur est donné par la nature d'accomplir, sans compromettre leur santé ou leur existence. Pour cela, il nous faut d'abord rechercher quelle est la vitesse qu'on peut raisonnablement imposer à un cheval propre aux allures accélérées, et quelle est la distance qu'il peut parcourir avec cette vitesse, et pendant combien de temps il peut la soutenir. Voici, à cet égard, ce que semblent avoir fixé l'expérience et l'observation.

... « Il résulte des observations faites par les hommes les plus compétents dans cette matière, qu'on peut établir, d'une manière très-approximative, qu'un cheval convenablement conformé, attelé à une voiture du poids de 600 kil., et cheminant sur une route pavée, ne pourra se maintenir dans un bon état de santé si, ne se reposant que de dix jours l'un, il fait plus de 6 lieues (24,000 mètres) par jour, avec une vitesse de 2 lieues 1/2 (8 à 10,000 mètres) par chaque heure. — 4 lieues 1/2 à 5 lieues (18 à 20,000 mètres) par jour seraient la mesure du travail exigible, si le parcours devait avoir lieu à la vitesse de 3 lieues à l'heure, la plus grande qu'il soit *raisonnablement* possible de demander à des chevaux de voiture, quelle que soit la diminution de la longueur du parcours.

« Je suis donc parfaitement d'accord, non-seulement avec les données de la théorie, mais encore avec les enseignements les plus positifs de l'expérience, en disant que le danger

Digitized by Google

commence quand on excède la limite que je viens d'indiquer.

« Quels sont, en effet, les établissements dont les attelages ont été si souvent décimés par les maladies, dont les chevaux sont si généralement amaigris, usés, ruinés par le travail et la fatigue? Au premier rang, aujourd'hui, sans contredit, ceux des maîtres de poste; et, en seconde ligne, ceux des relayeurs de messageries, des conducteurs particuliers de diligences, etc.

« Il est évident que les pertes ou détériorations des animaux employés à ces services seront d'autant plus grandes que le poids des voitures augmentera davantage, la vitesse restant la même, ou que l'allure sera plus accélérée, sans diminution notable du poids des voitures. Or, c'est dans cette dernière circonstance que se trouvent, depuis un certain nombre d'années, les chevaux affectés au service des malles-postes.

« Quelle était la vitesse en 1816? Quelle est-elle aujourd'hui? Et quels ont été, comparés aux deux époques, les résultats de cette vitesse sur la mortalité ou le dépérissement dans les écuries des maîtres de poste?

« En 1816, le temps moyen du parcours des malles étant de 69 minutes par poste (2 lieues ou 8 kilomètres), il en résulte que la vitesse était d'un peu moins de 2 *lieues à l'heure*. — En 1830, il n'était plus accordé que 46 minutes pour le même parcours, ce qui représentait une vitesse d'un peu *moins de* 3 *lieues à l'heure*. — Depuis lors, les exigences du service ayant toujours été en proportion croissante, la vitesse se trouverait être, d'après vous, défalcation faite du relayage et de la remise des dépêches, de 34 minutes par poste, c'est-à-dire, de *près de* 4 *lieues à l'heure*. — Telle a successivement été cette vitesse : voyons les conséquences.

« Ayant eu l'honneur d'être appelé en consultation chez beaucoup de maîtres de poste, depuis 1830, j'ai acquis la preuve, en examinant les registres d'écurie de la plupart d'entre eux, que les maladies et les mortalités avaient eu chez eux, surtout depuis 1831, une fréquence et une gravité à peu près proportionnelles aux exigences de l'administration, par rapport à la vitesse des malles. Tels maîtres de poste, et j'en citerais au besoin un grand nombre dont je connais les

Digitized by Google

écuries, qui, avant cette époque, n'avaient jamais éprouvé dans leurs chevaux que des pertes très-circonscrites, la plupart accidentelles, ont, depuis, vu leurs écuries ravagées, soit par la morve et le farcin, soit par des maladies typhoïdes, toutes résultat évident d'un travail hors de proportion avec la nature et l'espèce des chevaux qu'ils doivent employer à leurs services. — Je pourrais citer certains établissements de poste où les chevaux ont toujours été bien logés, sainement et abondamment nourris, qui, à partir de 1831, ont perdu par suite de maladies, dans l'espace de 2 ou 3 ans, 100, 120 et jusqu'à 130 chevaux; et un résultat aussi effrayant sera facilement compris lorsqu'on examinera les ravages, officiellement constatés, par une seule des maladies que je viens d'indiquer. Il résulte d'un document émané d'une administration qui, certes, ne sera pas suspecte, de l'administration des postes, produit en 1838, et que j'ai eu sous les yeux, que, d'après les relevés faits de 1825 à 1831, le maximum des pertes occasionnées par la morve, dans les relais, était de 20 p. cent, tandis que de 1831 à 1838, il avait été de 28 p. cent. C'est une augmentation de près d'un tiers dans la mortalité causée par une seule maladie, et précisément à l'époque où la vitesse a été sensiblement augmentée. Et ce chiffre, quelque énorme qu'il soit, est encore au-dessous des pertes réellement éprouvées. Il est, en effet, à ma connaissance personnelle que plusieurs maîtres de poste, rebutés par l'insuffisance des indemnités qui leur étaient accordées, ont renoncé à faire constater leurs pertes et à les notifier à l'administration, qu'ils craignaient peut-être d'indisposer par ce triste résultat de ses exigences.

« Or, ces rapprochements entre la fréquence et la gravité des maladies dans les chevaux de poste, et l'augmentation de la vitesse qui leur est imprimée depuis un certain nombre d'années, ce n'est pas seulement par mes observations personnelles et d'après ce que j'ai vu sur les registres des différentes postes que je les ai établis, c'est aussi par des renseignements puisés auprès des vétérinaires de chacun de ces établissements. Ce n'est pas non plus d'aujourd'hui seulement que je les fais remarquer. Il y a plusieurs années, déjà, que je les

Digitized by Google

ai signalés aux élèves dans les cours dont j'étais chargé aux hôpitaux de l'école d'Alfort; et j'ai cru devoir en faire l'objet d'une mention particulière dans le compte rendu, annuel, des travaux de cette école, lu en séance publique, le 14 septembre 1839.

« Il y a encore à côté de ces mortalités, et parallèlement à elles, d'autres effets de la même cause, qui, pour être moins immédiatement désastreux, n'en constituent pas moins, en définitive, un dommage considérable aux maîtres de poste: je veux parler des tares graves et nombreuses qui résultent presque inévitablement pour les meilleurs chevaux de poste, du service des malles fait avec la rapidité progressive exigée depuis 1831. Par exemple, je n'hésite pas à affirmer que sur 100 chevaux faisant le service des malles, tel qu'il est monté et avec les exigences d'aujourd'hui, il n'en est pas 20 qui, au bout d'un an, ne soient plus ou moins fortement atteints de la *pousse;* affection assez grave, promettant encore une certaine durée de service aux animaux qui n'en sont que légèrement atteints, mais qui n'en diminue pas moins, de plus de moitié, leur valeur commerciale. *Ainsi, sous le seul rapport de* LA POUSSE, *le service des malles, fait sur les routes françaises, avec une vitesse de 4 lieues à l'heure, diminue de près de moitié, en un an, le capital représenté par la valeur des chevaux affectés à ce service.*

« *Aux mortalités,* à *la pousse,* ajoutez les *boiteries* si fréquentes, par les temps d'hiver surtout, sur des chevaux qu'on mène un pareil train sur de pareilles routes, et vous aurez une idée des effets produits sur la santé et la durée de ces animaux, par la vitesse actuellement exigée pour le transport des dépêches.

« Je sais bien que tel n'est pas, cependant, le tableau qui se présente chez tous les maîtres de poste. Il en est même plus d'un dont les attelages sont, encore aujourd'hui, dans un état assez généralement satisfaisant. Mais comment et à quel prix sont-ils arrivés à les mettre et à les maintenir dans ces conditions ? C'est en augmentant le nombre des chevaux de chaque attelage; en mettant, par ce moyen, de plus longs intervalles entre les courses de malle que doit faire chaque cheval; c'est

Digitized by Google

en se donnant ainsi la possibilité de laisser reposer aussitôt, aussi souvent et aussi longtemps qu'ils en ont besoin, ceux qui paraissent trop fatigués. Moyens bien dispendieux, sans doute, mais qui, seuls, pouvaient prévenir la ruine totale de certains relais.

« Remarquons encore, pour expliquer la différence qui se trouve dans la situation des relais, qu'il existe entre plusieurs d'entre eux de notables différences entre la longueur des parcours, qui se trouvent encore plus ou moins difficiles. On conçoit que tel cheval de malle qui ne fera que 3 lieues sur une bonne ronte, pourra suffire à un service qui ruinerait bientôt ce même cheval, si le parcours, fait avec la même rapidité, avait une longueur de 4 ou 5 lieues, sur une route difficile. — Tout cela se comprend à merveille, et c'est pour n'en avoir pas tenu assez de compte que les règlements sur la vitesse et parcours ont imposé d'aussi désastreuses obligations aux maîtres de poste dont les parcours se trouvent dans ces conditions.

« Ici, Monsieur, se termine ma réponse à votre premiere question; il en résulte, ce me semble, que si c'est une chose merveilleuse que la rapidité avec laquelle se fait, aujourd'hui, en France, le service des dépêches, c'est aussi une chose MONSTRUEUSE, quand on considère les résultats désastreux de cette rapidité sur les malheureux chevaux dont on exige des efforts surnaturels pour l'obtenir.

« 2e QUESTION. — *Si en Angleterre, à charge et à vitesse tenues pour égales, on évalue la perte annuelle* AU TIERS *du capital, quelle sera la proportion à établir pour la France?*

« Ayant voyagé en Angleterre, j'ai pu, comme tous ceux qui ont parcouru ce pays, constater deux faits qui sont ici d'une haute importance: d'une part, l'excellence des routes; d'autre part, l'incontestable supériorité qu'ont, sur les chevaux français, les chevaux employés aux relais de malles ou de diligences. Les routes étant meilleures, mieux entretenues, beaucoup plus coulantes, il s'ensuit que le tirage d'une voiture d'un même poids doit y exiger beaucoup moins d'efforts que sur nos routes qui sont incontestablement plus tirantes.

Digitized by Google

Or, dans la question qui nous occupe, voici les moindres efforts de tirage qu'une malle d'un poids donné exige sur les routes anglaises : d'abord, ayant moins à tirer, les chevaux peuvent courir plus vite ; ensuite, par cela même que le tirage est moindre, on peut employer au service des malles des chevaux moins propres à tirer, mais plus propres à courir, et leur rendre moins pénible la vitesse qu'on leur impose.

« Il est évident, encore, que l'Angleterre possédant une race de chevaux très-bien conformés pour courir en tirant, quand la charge est légère, et doués d'une grande vigueur et d'une grande énergie, ces chevaux doivent avoir, sous ce nouveau rapport, beaucoup moins à souffrir du service des malles, que nos chevaux français qui sont plus lourds et qui ont *moins de race*.

« Il ne serait donc pas raisonnable, vous le voyez bien, que la vitesse exigée en Angleterre pour la conduite des malles servît de règle pour ce qu'il conviendrait de déterminer en France à cet égard. Pour moi, si on me demandait mon avis sur une règle à établir, en tenant compte de l'état comparé des routes dans les deux pays et de la différence des chevaux qu'ils produisent, je dirais que ce serait encore beaucoup exiger des relayeurs français que de leur demander, avec nos malles et sur nos routes, de parcourir, en 1 heure 1/2, la distance qu'en Angleterre on pourrait imposer aux relayeurs anglais de franchir dans 1 heure ; j'ajoute qu'à cette vitesse comparative, ce serait encore les chevaux français qui, très-probablement, auraient le plus de fatigue et dépériraient le plus rapidement. C'est vous dire assez clairement ce que je pense des règlements qui exigent des malles françaises une vitesse plus grande que celle prescrite pour les malles anglaises. C'est vous dire aussi que si, dans les relais anglais, il a été démontré, par enquête, que la perte annuelle ou le dépérissement est représenté par la perte d'un tiers du capital consacré à l'achat des chevaux, une enquête, faite en France avec le même soin, permettrait de constater des pertes bien autrement considérables.

Digitized by Google

« 3e QUESTION. — *Quel est, terme moyen, le prix d'un cheval de poste qui doit remplir les conditions exigées? — Quelle différence entre ce prix et celui du cheval qui marchait, il y a 20 ans, avec une vitesse moindre de moitié?*

« Il y a 20 ans, le service des malles se faisant avec une vitesse de 60 à 65 minutes par poste (moins de 2 lieues à l'heure), n'obligeait pas à chercher des chevaux, si difficiles à trouver, chez lesquels la force fût réunie à la légèreté, propres à la fois au tirage et aux allures rapides; aussi pouvait-on s'en procurer d'excellents dans les prix de 350 à 400 fr., et ces chevaux duraient longtemps.

« Aujourd'hui, je reste au plus bas chiffre, et je suis peut-être au-dessous de la vérité, en disant que le moindre cheval capable de faire convenablement le service des malles, coûte de 600 à 650 fr.; le plus grand nombre de ceux qui sont réputés bons se vendent 700 fr. et au-dessus : ajoutez qu'on ne trouve à acheter, à ce prix, que des chevaux de 4 à 5 ans à peine, sortant de chez les éleveurs, n'ayant jamais fait qu'un travail au pas, ayant plus vécu jusque-là de fourrage et d'herbe que d'avoine, ce qui oblige les maîtres de poste à les ménager pendant 5 à 6 mois, pour les habituer, pour les *faire* progressivement au service et pour les *engrener* avant d'en faire des *chevaux de rang;* circonstance qui augmente encore le prix auquel revient chaque cheval au moment où il entre dans les attelages.

« Plusieurs causes ont contribué à rendre plus chers et plus rares les chevaux propres au service des postes : d'une part, les qualités supérieures qu'on en exige, puisque, avec la force qu'ils avaient autrefois, on leur demande une légèreté beaucoup plus grande; d'autre part, la consommation beaucoup plus considérable qu'on en fait depuis la multiplication remarquable du nombre des voitures sur nos routes, et aussi depuis l'établissement des omnibus dans nos grandes villes. Il faut ajouter encore la mortalité plus grande qui les décime, et l'extrême difficulté de trouver cette espèce de chevaux

Digitized by Google

ailleurs que dans le Perche, une partie de la Bretagne et quelques points de la Normandie.

« 4e QUESTION. — *Quelle distance peut parcourir sans dépérissement sensible, tous les jours de l'année, un cheval de poste, attelé, marchant avec une vitesse de* 3 *lieues* (12,000 *mètres*) *à l'heure.*

« Dans mon opinion personnelle, un cheval de poste, bien portant et bien constitué, dans la force de l'âge et fait au service, conduisant, lui quatrième, une malle-poste ordinaire, avec un tirage de 3 lieues à l'heure, sur une route pavée et en bon état, par une saison tempérée, ne peut faire, sans dépérir sensiblement, plus de 4 lieues par jour, en 2 traites, et ne se reposant que de 7 jours l'un. A cette vitesse, il ne pourrait faire plus de 3 lieues par jour, s'il devait les faire d'une seule traite.

« Il va sans dire que ce ne peut être là qu'une donnée, aussi approximative que possible, que viendraient nécessairement modifier la constitution et la vigueur plus ou moins grande du cheval, l'état plus ou moins bon des routes, le degré plus ou moins élevé de la température dans les saisons chaudes.

« Le 16 novembre 1840.

« EUGÈNE RENAULT,

« Directeur de l'École royale vétérinaire d'Alfort, membre de l'Académie royale de médecine. »

Nous ferons sur cet important travail une seule observation. On a prétendu, en certain lieu, que nos écrits étaient parfois empreints d'une certaine exagération. M. Renault vient aujourd'hui attester, par son irrécusable témoignage, que nous sommes constamment restés, en signalant l'imminence du mal, au-dessous de la vérité. L'ordre de choses que l'administration croit très-équitable, nous l'avons qua-

Digitized by Google

lifié d'intolérable : M. Renault le tient pour impossible. Il est vrai que l'événement se charge de donner un démenti à la science : c'est que la science se renferme dans les limites de ce qui est rationnel, et que l'événement repose ici sur ce qui est MONSTRUEUX. Ce mot, il ne m'appartient pas ; et M. Renault ne s'en sert que parce qu'il résume, en définitive, toute sa pensée.

IV. A une autorité si grave, nous en joindrons une autre qui résume avec une admirable lucidité, et par un chiffre, les vérités si bien développées par M. Renault.

On a voulu connaître, en Angleterre, la proportion à établir entre la vitesse dans le transport des dépêches, et le dépérissement des chevaux. Cette appréciation est consignée dans une enquête solennelle faite, en 1835, dans le sein du parlement. Car chez nos voisins, où les garanties constitutionnelles sont dans les choses et non pas dans les mots, la fortune publique n'est jamais abandonnée à la merci d'un arbitraire hasardeux. Trois commissaires de la chambre des communes ont été chargés d'approfondir les mystères qui se cachent, parfois, dans des innovations, auxquelles le prétexte de l'intérêt public ne manque jamais. Cette enquête a été déposée à la trésorerie, le 17 février 1835, et c'est un extrait littéral de ce précieux document, déjà cité par nous, que nous allons reproduire ici.

« D. Vous avez augmenté la vitesse des malles ; quelle est

Digitized by Google

leur marche actuelle? — R. Je pense qu'une malle ordinaire ne fait pas moins de huit milles à l'heure (1).

« D. L'augmentation de la vitesse devait-elle augmenter la dépense? — R. Sans doute; car il fallait alors plus de chevaux, de meilleurs chevaux, des relais plus courts et des dépenses de toutes sortes; les chevaux s'usent plus vite et se rompent les jambes.

« D. Quelle estimation faites-vous sur la moins-value des chevaux, par suite d'une vitesse plus grande? — R. *Nous estimons, année commune, qu'un s'use sur trois;* QUE L'ON PERD AINSI UN TIERS DU CAPITAL PAR AN, soit par accident, par usage, ou de toute autre manière.

« D. Quelle est l'augmentation du prix? — R. Elle a été portée de 3 à 5 d. par mille, et même plus, selon les circonstances. »

(Interrogatoire de M. Freeling, surintendant des postes.)

« Le prix moyen payé par l'administration des postes est de 3 d. le mille; mais sur les routes où la rapidité a été accrue, il a été jugé nécessaire d'allouer 4, 5, 6, et même jusqu'à 8 d. »

(Rapport des commissaires du parlement.)

Ainsi, en Angleterre, où les routes sont meilleures, où les chevaux sont plus propres à des courses rapides, on calcule *qu'un tiers du capital* qui représente le prix des chevaux destinés au service des dépêches, est annuellement perdu.

Aussi, M. Renault pense, avec raison, que la proportion de la perte est incomparablement plus forte en France. Cette opinion va se trouver complétement justifiée par l'application que nous en ferons au plus important de nos relais.

V. Les registres du titulaire de la poste de Paris,

(1) Huit milles anglais représentent trois lieues et un quart.

Digitized by Google

tenus avec la plus scrupuleuse exactitude, sont toujours à la disposition de l'administration. Le dépérissement, plus ou moins grand, des chevaux ne peut s'y trouver constaté. Ce dépérissement est successif, sans que ses divers degrés soient de nature à être rigoureusement spécifiés. Il en est autrement pour la mortalité; c'est un fait saisissable, facile à constater. Il est bien entendu que le dépérissement est hors de toute proportion avec la mortalité. Il arrive forcément, à ce dépérissement, un degré où le service exorbitant qui l'a amené est interrompu. Le cheval a perdu sa force et son prix; et d'une course de 4 lieues à l'heure, il arrivera successivement, avant de succomber, jusqu'à la marche lente du tombereau qui parcourt nos rues. Mais, s'il est impossible de conclure du chiffre des mortalités au chiffre exact de dépérissement, on peut toujours calculer, par la mortalité d'une époque, comparée à la mortalité d'une autre, le dépérissement relatif à ces deux époques. Or, le tableau suivant va nous fixer sur cette proportion.

Digitized by Google

TABLEAU COMPARATIF

DE MORTALITÉ DANS LE RELAIS DE PARIS.

		NOMBRE DE CHEVAUX EMPLOYÉS.	TOTAL DE LA MORTALITÉ.	PROPORTION.	RÉSULTAT.
1re PÉRIODE.....	1817 à 1827	1622	86	5.51 sur 100	Vitesse modérée; perte modérée.
2e PÉRIODE.....	1827 à 1837	2785	307	11.35 sur 100	Vitesse augmentée d'1/3 d'abord (1), du double ensuite; mortalité plus que doublée.
3e PÉRIODE.....	1837 à 9bre 1840	2120	373 (2)	12.90 sur 100	Vitesse et mortalité encore augmentées.

(1) C'est à dater de 1835 que cette vitesse a sensiblement augmenté.

(2) Sur ce nombre, 25 sont morts de la morve, maladie qui résulte, comme l'établit M. Renault, d'un excès de fatigue.

Digitized by Google

Ainsi se trouve constatée une mortalité qui excède, sous la loi d'une vitesse extrême, le double de la mortalité lorsque la vitesse est modérée. Le dépérissement, c'est-à-dire, la perte d'un capital que représentent les chevaux d'un relais, est donc doublée aussi; c'est-à-dire, que les tarifs, pour être équitables, devraient suivre la loi de la vitesse, diminuer ou augmenter avec elle, et dans sa proportion.

M. Renault pense que la vitesse actuellement existant en France entraîne une perte annuelle, pour les relais, qu'il faut estimer bien au delà du tiers du capital. Nous admettrons cependant, pour la France, les calculs qui ont été faits en Angleterre, et c'est sur cette base que reposeront ceux que nous allons présenter.

VI. Nous avons établi, ou plutôt l'administration des postes a constaté que la journée d'un cheval de poste, chez nous, était, terme moyen, de 2 fr. 18 c. Nous venons de rappeler que cette même journée, pour le cheval de malle-poste, était, en 1830, portée à 2 fr. 25 c. — Quel est aujourd'hui le produit de ce même cheval, dans la double condition de diminution du tarif et d'augmentation de la vitesse, imposée simultanément par l'administration? — La réponse à cette question, personne ne peut la prévoir. Elle va provoquer d'abord un sourire d'incrédulité, auquel succédera bientôt un douloureux étonnement; car c'est là l'impression que fait naître l'arbitraire dévoilé et per-

Digitized by Google

sévérant dans ses actes, préconisé pour cette persévérance!

L'ordonnance du 25 décembre dernier alloue, pour la conduite des malles-postes, et par myriamètre, 5 fr. 25 c., c'est-à-dire, 4 fr. 09 c. par poste, ou 6 fr. 14 c. pour une poste et demie, terme moyen du parcours d'un relais (1): voilà le point de départ.

Si une vitesse rationnelle était imposée aux relais, les malles-postes pourraient être conduites avec quatre chevaux. Mais c'est un fait connu de tous, attesté par l'administration, constaté par le budget de 1839, que sur plusieurs lignes, cinq chevaux sont constamment attelés; et que ce nombre est porté jusqu'à six dans la saison rigoureuse et sur les parcours les plus difficiles. Nous ajouterons que le service se trouverait interrompu, si chaque relais n'avait pas, au moins, un cheval de réserve pour parer aux accidents qui surviennent souvent, et qu'une vitesse extrême a multipliés. Nous restons donc au-dessous de la vérité, et M. Renault le prouve, en comptant par relais cinq chevaux, pour un service dont le produit journalier est de 6 fr. 14 c.: c'est, par jour, et par cheval, 1 fr. 23 c.

Mais, dans ce calcul, nous avons fait abstraction des pertes qu'entraîne une vitesse extrême. Cette perte, nous venons d'établir qu'elle est, même en Angleterre, égale à *un tiers* d'un capital, dont le chiffre est facile à établir.

---

(1) Voyez plus haut, p. 6.

Digitized by Google

Les malles-postes parcourent, sur nos douze grandes lignes, 792 postes et demie, divisées en 529 relais. Chacun de ces relais entretenant, pour le service des malles montantes et descendantes, dix chevaux, c'est, en totalité, un effectif de.... *chevaux* 5290.

Le prix moyen d'un cheval fort et rapide varie entre 7 et 800 fr.; nous prendrons le *minimum*, et nous trouverons pour 5290 chevaux, une *valeur* de....

	fr.	c.
	3,703,000	»
Perte annuelle d'*un tiers*.....	1,234,333	»
Perte annuelle par cheval.....	233	»
Perte par jour *idem*.....	»	64

Ainsi, nous avons déjà établi qu'un cheval de malle-poste rapportait par jour 1 fr. 23 c.

Mais lorsque la vitesse est arrivée à un point extrême, il faut porter en augmentation dans la dépense, ou en diminution dans le produit, la perte journalière occasionnée par cette vitesse, c'est-à-dire 64 c.

Et alors, on arrive à ce résultat, inouï, en dehors de toute prévision, MONSTRUEUX, selon l'expression qui restera, et cependant mathématiquement vrai, qu'un cheval attelé à une malle-poste ne rapporte, en définitive, le revient de 5 fr. 50 c. restant toujours le même, que *cinquante-neuf centimes* par jour!!!

Et cette loi de fer, imposée aux relais par la direction des postes, il faut qu'ils la subissent sans murmures; car l'arbitraire se renferme, ici, dans son omnipotence; il lui faut obéissance ou destitu-

Digitized by Google

tion.... Destitution! Mais, pour un maître de poste, ce n'est pas seulement un état enlevé, un avenir anéanti; c'est encore une industrie, toujours jointe à celle de la poste, ruinée; ce sont les capitaux qu'il a fallu y consacrer, perdus. — C'est donc à une lutte entre la force et le droit que nous assistons froidement depuis dix ans; lutte sans morale et sans dignité, où nous voyons la force s'appuyant sur le silence, quand ce n'est pas sur les éloges d'une presse intimidée, et le droit méconnu, sacrifié, et cependant ayant foi en son triomphe!

VII. Et ce triomphe, assuré quand la vérité se sera fait jour, ce n'est déjà plus une vaine espérance. La promesse d'une prochaine réparation, c'est le budget, voté cette année, qui vient nous l'offrir. Il résume, en peu de mots, les actes que nous venons de révéler. C'était les entourer d'une éclatante réprobation : « Une « plus grande vitesse a été productive pour le trésor; « elle a occasionné une dépense plus considérable en « chevaux, et cependant le prix des malles a été réduit « de 6 fr. à 4 fr. 50 c. » — C'est encore le budget qui proclame enfin le principe, vainement invoqué par nous depuis huit ans, et qui place désormais l'institution des postes sous la protection d'une ère nouvelle, si impatiemment attendue : « *La justice veut que ceux « qui concourent à un service favorable au trésor, au « commerce et au public, soient indemnisés des pertes « qui leur sont imposées.* »

Voilà une vérité tutélaire : c'est désormais sous son

Digitized by Google

égide que les maîtres de poste défendront leurs légitimes droits; car, et qu'ils ne se le dissimulent pas, il leur faudra combattre encore : en toutes choses, elle est immense la distance qui sépare le principe proclamé du principe appliqué.

Et le budget même dont nous venons d'invoquer les termes en offre l'exemple. Le secours qu'il alloue, rapproché de la gravité du mal qu'il faut guérir, ne peut être envisagé que comme une initiative de réparation, qu'une réparation complète suivra bientôt.

Le ministre des finances avait pensé qu'il aurait des préventions à vaincre; que les esprits n'étaient pas encore suffisamment disposés. Il fallait demander aux chambres une augmentation de crédit. La prudence lui a commandé de marcher d'abord d'un pas timide. Ses craintes, toutefois, ne se sont pas réalisées. Aucune voix dans la chambre ne s'est élevée contre l'allocation demandée; la commission du budget, si nous sommes bien informés, a regretté que son respect pour la prérogative royale fît obstacle à la proposition d'une augmentation de crédit. Mais son vœu pour une réparation moins illusoire apparaît, quoique enveloppé de réserve, dans les termes du rapport : « *Le payement intégral du quatrième cheval élèverait la* « *dépense à* 1,299,853 fr. Elle excéderait de 557,080 fr. « le chiffre du crédit qui vous est proposé. » — Ce vœu a été compris, et nous sommes autorisés à penser que le budget, qui va être présenté, proposera l'allocation entière du quatrième cheval.

Certes, les titulaires des relais devront accueillir,

Digitized by Google

avec un sentiment de reconnaissance profonde, un retour à cet esprit de justice protectrice, dont ils se trouvaient déshérités. Mais c'est moins par des allocations, un peu vaguement déterminées, que par un examen approfondi de leur situation réelle, qu'ils aspirent à voir cette justice éclater.

L'allocation portée au budget de 1841 est de 742,772 fr. A combien élève-t-elle (car c'est toujours là qu'il faut en revenir) la journée d'un cheval attelé aux malles? Elle la porte, abstraction faite de la vitesse extrême, de 1 fr. 23 c. à 1 fr. 46 c.; et, sans cette abstraction, de 59 c. à 70 c.

Évidemment, c'est là une réparation tout à fait illusoire. Les quelques centimes du nouveau secours qu'allouerait le prochain budget, ne lui donneraient pas un autre caractère; et l'institution, que l'on veut conserver, resterait menacée dans son existence.

Quelle est donc, nous demandera-t-on, la réparation complète réclamée par les relais? et comment, en définitive, formulent-ils leurs demandes?

Leurs prétentions sont aussi simples que modestes; elles se résument ainsi : quant au tarif, application du droit commun; quant à la vitesse, sa fixation, après examen, dans les limites de ce qui est possible.

Le droit commun, en matière de tarif des postes, comme en toutes choses qui relèvent de la justice des hommes, c'est un principe consacré, et qui s'applique à tous. Tout le monde, en France, paye, d'après une

Digitized by Google

ordonnance formelle, 2 fr. par myriamètre et par cheval de poste. Nous ne demandons ni plus ni moins pour les chevaux attelés aux malles. Nous ne demandons pas plus, et cependant la rapidité, pour le service des dépêches, doit être plus grande, nous le reconnaissons, que pour les voitures particulières; en d'autres termes, il faut pour les malles des chevaux plus vigoureux, et par conséquent plus chers, plus fortement nourris; vérité que le budget résume ainsi : « Une vitesse plus grande occasionne une dépense « plus grande aussi. » Une pareille prétention est-elle donc empreinte d'exagération ?

Le droit commun, en matière de postes, c'est qu'un cheval attelé doit être payé. Nous demandons que, lorsque l'administration exigera 5 chevaux, elle ne dise pas, dans son omnipotence, comme en 1831 : Je vous en payerai 3; ou, comme en 1840, Je vous en payerai 4; mais qu'elle en paye 5, parce qu'elle en emploie 5. — Et une pareille prétention, il ne faut pas l'élever à la hauteur d'un principe de droit commun; c'est une règle de logique vulgaire. Si l'on insistait, et si l'on voulait une loi écrite, nous renverrions l'administration à celle qu'elle s'est imposée à elle-même : « Elle déterminera, » porte l'art. 3 de l'ordonnance du 25 décembre, « au livre de poste, « les localités où il sera indispensable d'atteler un che- « val de supplément. » Voilà le principe formellement posé : il n'admet aucune exception. A l'État, moins qu'à tout autre, il appartiendrait de violer, par un abus d'autorité, les règles d'équité qu'il a lui-même

Digitized by Google

tracées. Et ici se place une considération qui domine toutes celles que nous avons déjà présentées.

Le service des dépêches est une dette que l'État doit acquitter. Il n'entraînerait que des sacrifices, que ces sacrifices devraient être faits. Nos grandes routes ne sont pas abandonnées, parce que leur entretien coûte au trésor et ne lui rapporte pas, au moins directement. Les postes ont la mission d'établir les communications intellectuelles, comme nos routes établissent les communications matérielles; et, par une exception qui n'a pas été assez remarquée, elles constituent une dépense qui n'est pas seulement féconde en avantages généraux, mais qui couvre par elle-même, et bien au delà, les sacrifices qu'elle nécessite. Ce qui devait n'être qu'une dette payée devient ainsi un bénéfice effectué. Les postes coûtent 23,971,533 fr., et rapportent 45,188,000 fr. Le budget voté cette année reconnaît « qu'une augmentation de 8,000,000 dans les recettes « est due à la plus grande rapidité du service. » C'est en faisant allusion à cette augmentation dans les recettes, que M. le marquis de Cordoue disait à la chambre des pairs, dans la séance du 23 mars 1840 : « Les produits « du transport des lettres doivent être consacrés à « l'amélioration du service des postes, d'où ils émanent « et où ils doivent retourner. » Ce serait là de la justice généreuse, et le moment n'en est pas encore venu. Mais, au moins, qu'on ne fasse plus intervenir l'État comme marchandant quelques milliers de francs sur des dépenses matérielles, prescrites par lui, effectuées dans son intérêt et à son profit; violant les règles qu'il

Digitized by Google

a lui-même prescrites, et colorant l'iniquité de l'exception, des faux semblants d'une économique sollicitude que l'intérêt public désavoue!

Et quel sera donc, en faveur des relais, le résultat de cette application, que nous demandons, du droit commun? Le voici :

Les chevaux, réellement attelés, se trouvant payés d'après le tarif ordinaire, c'est-à-dire, à 2 fr. par myriamètre, une poste et demie donnera par jour et par cheval 2 fr. 34 c. Est-ce là une allocation bien exagérée, alors surtout que, d'une part, le gouvernement déclare que l'on veut proportionner le salaire à la dépense; et que, d'autre part, il reconnaît que la journée d'un cheval, dans les autres industries, rapporte, terme moyen, 5 fr. 50 c.?

VIII. Reste la question de vitesse, question autrement importante que celle des tarifs, et dont la complication, renfermant l'avenir des relais, embrasse à la fois, et les vérités que l'analyse a constatées, et aussi les exigences de notre époque.

Nous le reconnaissons : une grande rapidité dans les voies de communication est une de ces nécessités. Sous ce rapport, le chef de l'administration a donné une impulsion dont il faut le louer. Grande a dû être sa peine. Il avait à vaincre de vieilles habitudes : c'était soulever les inévitables récriminations qui accompagnent toute modification à un ordre de choses, depuis longtemps existant. Que lui a-t-il donc manqué pour

Digitized by Google

qu'aux voix intéressées qui faisaient entendre leurs périodiques éloges, vinssent se joindre ces voix impartiales, et autrement graves, qui l'auraient soutenu dans ses efforts? Il a failli à une loi qu'on ne viole jamais impunément : il a oublié d'être juste.—Il ne l'a pas été quand il a augmenté la peine et diminué le salaire.— Il n'a pas pu l'être, quand il lui a fallu régler la vitesse de 529 parcours, sans base déterminée, sans enquête, sans données précises sur les différentes localités. C'est sur la déclaration, plus ou moins bienveillante, de quelques courriers; tout au plus d'un agent secondaire, dépendant, et qui sait à quel prix est attachée la faveur, qu'ont été improvisées des fixations, empreintes parfois d'une révoltante, quoique involontaire, injustice. Les États voisins nous offraient cependant des exemples à suivre. C'est en Prusse surtout que l'on retrouve, dans la fixation de la vitesse, cet esprit de sévère justice qui caractérise tous les actes de son administration. Là, quant aux postes, tout est prévu et réglementé. L'état des chemins est surtout pris en considération. Ils sont divisés en deux catégories : les chemins pavés et non pavés. Ceux-ci sont subdivisés en chemins ferrés et non ferrés, et tous en chemins unis et montueux. Une seconde subdivision a été introduite, par un esprit d'équité poussé jusqu'au scrupule, sur les chemins non pavés, entre les voitures qui tiennent et celles qui ne tiennent pas l'ornière (1). La rapidité exigée varie suivant ces catégories; et lors-

(1) Voyez *Institution comparée des postes*, p. 71.

Digitized by Google

qu'elle est augmentée, dans l'intérêt de certains services, la rémunération, comme en Angleterre, est proportionnée à cette aggravation de charges.

Nous n'exigeons pas cette exactitude, en quelque sorte mathématique, qui n'est pas dans nos mœurs; nous voulons laisser à l'administration sa liberté d'action, renfermée toutefois dans les limites qu'elle aura elle-même fixées. Rien de plus simple dans l'exécution.

Une commission, nommée dans chaque département, serait composée de l'ingénieur en chef, du directeur de la poste aux lettres, des maires de chacune des communes où les relais se trouvent placés. Elle se réunirait au chef-lieu, et serait présidée par le préfet ou un de ses délégués. Chaque maître de poste du département serait entendu dans ses observations. Des inspecteurs de l'administration se rendraient successivement dans les chefs-lieux : ils donneraient leur avis, qu'éclaireraient d'utiles rapprochements des faits constatés dans les départements limitrophes. Chaque commission énoncerait son opinion sur la difficulté des parcours, sur l'état des routes, sur la nature du sol, là où elles ne sont pas pavées. Elle s'expliquerait aussi sur la qualité des chevaux; car la différence est grande, sous ce rapport, entre les différentes parties de la France. Une proposition sur le temps à accorder, pour le parcours de chaque distance et dans chaque saison, serait faite par cette commission, et contrôlée par l'administration, qui soumettrait au ministre des finances un règlement général. — Ce serait

Digitized by Google

là de la justice distributive bien comprise, et dont les arrêts deviendraient une loi respectée de tous.

Ce devoir accompli, il en restera encore un autre à remplir. L'administration examinera si, dans l'intérêt du trésor et du commerce, la vitesse rationnelle, qui aurait été déterminée, ne doit pas être augmentée. Elle imposera, alors, à certains relais des sacrifices, parce que l'équité qui présidera à ses actes, en aura d'avance prescrit la compensation. Ainsi, elle ordonnera de couper les relais trop longs, c'est-à-dire, d'employer huit chevaux, qui seront payés, au lieu de quatre jugés insuffisants. Plus souvent, elle prescrira l'attelage pendant tout le relais, ou au moins pendant la saison difficile, de cinq, ou même de six chevaux. Il dépendra d'elle d'obtenir un avantage, dont elle aura calculé l'importance, et dont elle acquittera le prix. Ce sera là une de ces dépenses fécondes, devant lesquelles on ne recule jamais.

Alors seulement la règle aura remplacé l'arbitraire. Alors aussi, à la résignation qui obéit, succédera la confiance qui remplit religieusement un devoir, consciencieusement imposé.

Digitized by Google

CHAPITRE V.

DES GAGES.

I. Loi du 19 frimaire an VII, à la fois appliquée et révoquée par le budget de 1841. Nécessité de faire disparaître cette anomalie, p. 79. — II. Les gages examinés sous le rapport d'intérêt général, p. 82. — III. Législation qui les établit, p. 84. — IV. Cette législation se coordonne avec d'autres dispositions. La suppression des gages change la nature des attributions. Elle intervertit l'ordre des juridictions, p. 86. — V. Elle rend les maîtres de poste patentables. Charge nouvelle remplaçant un bénéfice enlevé, p. 89.

I. Des gages étaient assurés par une législation formelle, encore en vigueur, lorsque M. le directeur des postes, par un acte de son omnipotence, les a supprimés.

Cette suppression n'a pas été prononcée d'une manière générale et absolue. On a commencé par les titulaires des relais nouvellement créés. On savait qu'on pouvait sans danger enlever un droit à qui recevait une faveur. Les voies se trouvaient ainsi disposées pour tenter ensuite davantage. Les cessions ne peuvent

Digitized by Google

s'effectuer qu'en vertu de l'autorisation de l'administration; il s'en est trouvé auxquelles quelques obstacles pouvaient être opposés : ils ont disparu, sous une condition dont il fallait bien subir la rigueur. La mesure s'est bientôt étendue à toutes les mutations. Et comme dernière limite, elle a fini par atteindre l'hérédité : le fils, succédant à son père, a été privé de ce qui appartenait légitimement à celui-ci.

Ce n'était pas tout : il fallait faire consacrer par la puissance législative cette illégalité. On craignait toutefois la discussion d'une question de principe; on a procédé par un artifice qui réussira toujours : on oublie de porter dans le budget les fonds nécessaires pour obéir aux prescriptions de la loi. Cette loi est, dès lors, une lettre morte. Il faut, de plus, se faire un mérite de cette infraction à un devoir. On a soin, alors, de mentionner, dans une colonne du budget (1), le mépris d'une disposition législative, sous la couleur d'une économie. A ce mot magique, tous les scrupules sont levés; et la violation d'un principe, que tout le monde voudrait conserver, s'il était examiné, glissée sans discussion à la fin d'une fatigante session, est adoptée à l'unanimité.

La combinaison est quelquefois déguisée d'ailleurs avec tant d'art, qu'il est difficile d'en comprendre la

(1) « La suppression des gages à chaque mutation de titulaire « produira, en 1841, une économie de 20,000 fr. » — Voilà tout ce que nous trouvons, en forme d'annotation et en caractères presque imperceptibles, dans les immenses colonnes du budget de 1841.

Digitized by Google

portée. Ainsi est-il arrivé à la dernière session. Un membre de la Chambre a proposé de respecter la loi qu'elle ne voulait pas détruire, et, par conséquent, de rejeter une réduction qui rendrait impossible son exécution. Le président a dû intervenir pour savoir s'il s'agissait, oui ou non, d'une augmentation dans le budget. C'est à la séance du 10 juin 1840 que fut soulevé cet étrange débat, que nous devons rapporter :

« *M. Monier de la Sizeranne.* — Il n'est pas dans mes habitudes de repousser les réductions proposées, et cependant je viens combattre celle de 20,000 fr., qui résulte de la suppression pour quelques maîtres de poste des gages que la loi leur accorde.

« *Un membre.* — Il n'y a pas de réduction proposée.

« *M. Monier de la Sizeranne.* — Pardonnez-moi : je demande à M. le Ministre des finances, s'il n'est pas dans son intention de supprimer les gages accordés aux maîtres de poste, au fur et à mesure des transmissions de brevets.

« *Un membre.* — C'est fait depuis longtemps.

« *M. Monier de la Sizeranne.* — Non, leur suppression doit avoir lieu à partir de 1841, et je demande qu'ils soient conservés au budget.

« *M. le Rapporteur.* — Ce n'est pas une réduction, c'est une augmentation que vous demandez.

« *M. le Président.* — M. Monier de la Sizeranne propose une addition de 20,000 fr. au chapitre. L'amendement est-il appuyé ? (non, non) alors je ne le mets pas aux voix (1). »

(*Moniteur*, 10 juin 1840.)

---

(1) Ceux qui ont étudié l'entraînement, on pourrait dire le mécanisme des assemblées délibérantes, savent de quelle importance décisive est la position des questions. — A la place de celle que nous venons de rapporter, substituons celle-ci, véritable résumé du débat : « M. de Sizeranne s'oppose au retranchement, proposé

Digitized by Google

Oui, c'était une augmentation que proposait M. de la Sizeranne, mais une augmentation égale à la réduction que voulait effectuer l'administration, c'est-à-dire, le maintien de ce qui était. En d'autres termes, M. de la Sizeranne voulait qu'on ne renversât pas ce qu'on avait respecté depuis l'an VII, ou plutôt qu'on maintînt la loi que personne n'attaquait, et qu'on allait cependant détruire.

Si c'est là qu'on veut arriver, il faut procéder autrement. La position est fausse, et aucun subterfuge ne peut la déguiser plus longtemps. Nous avons des relais gagés et des relais non gagés; une loi à la fois abrogée et appliquée : cette anomalie doit disparaître. La question à décider, dans le budget de 1842, nettement posée, sera celle-ci : Faut-il rapporter ou maintenir la loi du 19 frimaire an VII?

Cette question doit, dès à présent, être examinée sous le double rapport de l'intérêt public, et de la législation, avec laquelle la loi de l'an VII se coordonne, et qu'il faudra changer si cette loi est abrogée.

II. Toutes les questions soulevées dans cet ouvrage, sont toujours subordonnées à la solution d'une question fondamentale : Veut-on maintenir l'institution des Postes?

« par l'administration, de 20,000 fr., et demande le maintien de « cette somme, comme dans les autres budgets; le maintien est-il « appuyé? » nous avons la ferme conviction que le résultat eût été différent.

Digitized by Google

Si la question est résolue affirmativement, nous rappellerons à M. le directeur de cette administration, qu'il a compris (1) les gages attribués aux maîtres de poste, dans le produit général de leurs recettes, pour une somme de 630,000 fr. Et c'est immédiatement après avoir ainsi établi cette part de leurs légitimes droits, qu'il déclare que non-seulement il faut les maintenir, mais encore les augmenter.

Ce qui était vrai en 1832, aurait-il cessé de l'être en 1840? C'est un membre de la commission du budget de 1841 qui va répondre :

« J'ai longtemps partagé, » a dit M. Monier de la Sizeranne, à la séance du 10 juin dernier (2), « cette erreur assez générale-« ment répandue, que les maîtres de poste sont dans une posi-« tion heureuse; mais un examen sérieux de la question qui « les concerne m'a convaincu que cette position est loin d'avoir « les avantages qu'on lui suppose.

« D'une part, de nouveaux systèmes de communication en « ont frappé un grand nombre; la navigation à la vapeur a « changé leur position d'une manière notable, en leur enlevant « tout à la fois et les voyageurs en poste, et le droit dont les « voyageurs en diligence leur assuraient la perception. D'un « autre côté, le nouveau calcul des distances en a également « froissé plusieurs. Je pourrais ajouter d'autres considérations « qui établiraient que la situation des maîtres de poste en « France est digne d'intérêt, mais je me borne à demander, « par les motifs que j'ai présentés d'abord, que les gages qui « leur ont été accordés jusqu'a présent leur soient maintenus. »

(1) Voyez *Institution comparée des postes*, p. 8.

(2) M. Monier de la Sizeranne formait, avec MM. J. Lefebvre et Chasles, une sous-commission chargée d'examiner les questions qui se rattachaient aux postes.

Digitized by Google

Le voilà officiellement constaté, le système de désorganisation qu'hommes et choses, par un fatal accord, sont arrivés à créer, et qu'il s'agissait de compléter par la suppression d'un faible secours, que la nécessité, plus encore que le droit, avait consacré.

Et cette dernière considération est d'un grand poids. La faible indemnité que l'on supprimerait, forme le produit le plus net de cinq ou six cents relais du royaume, privés du bienfait d'une grande circulation. Là, n'apparaissent que de loin en loin quelques voitures de poste; là, est presque illusoire l'indemnité de 25 centimes. Ce peu de ressources a sans doute été calculé lorsqu'un brevet a été acheté ou transmis; mais lors de cet achat ou de cette transmission, on a dû compter sur un droit dont l'origine se perd dans la nuit des temps, et que les lois de la république, de l'empire et de la restauration avaient respecté. — Et n'oublions pas que ce sont ces modestes relais qu'il faut protéger; car ils sont nécessaires dans notre système général de communications rapides; et quant à ceux-là, pas de chimériques espérances possibles : éloignés qu'ils sont des grands centres de population, ils ne verront jamais le prodige des nouvelles voies remplacer leur indispensable secours.

III. Nous avons dit que l'origine du droit contesté se perdait dans la nuit des temps, et que ce droit a été consacré par toutes les législations qui se sont succédé. — En effet, nous trouvons, dès

Digitized by Google

le XVIIe siècle, des traces de son existence. Un arrêt du conseil, du 14 mai 1668, décide « qu'il sera « payé des gages aux maîtres de poste; lequel paye- « ment sera fait aux quatre quartiers de chaque année, « six semaines après chacun d'iceux échus. » Et cette indemnité, qui rattachait l'institution à la monarchie dont elle relevait par son origine, comme plus tard on a voulu la rattacher, de la même manière, à la centralisation administrative; cette indemnité existait avant l'arrêt que nous venons de citer. En effet, un autre arrêt du même conseil, en date du 16 septembre 1653, « privé de ses gages le maître de poste de « Riom, parce qu'il a refusé de donner des chevaux « aux courriers ordinaires qui se sont présentés à son « relais. » — Arrivent les événements de 1790. Les priviléges disparaissent; et cependant on comprend la nécessité de rétablir celui des gages, si toutefois l'indemnité d'un service rendu devait en conserver le nom. « En indemnité, » porte la loi du 25 avril 1790, « des priviléges supprimés, il sera accordé, du jour « où ces priviléges ont cessé, une gratification an- « nuelle de 30 liv. par cheval entretenu pour le ser- « vice de la poste. » — Il était naturel que l'indemnité d'un privilége supprimé trouvât, à ce titre, peu de faveur en 1793; aussi la loi du 14 juillet de cette année en prononçait-elle la suppression : « L'indem- « nité annuelle, » porte l'art. 49, « de 30 liv. par che- « val, et toute autre accordée jusqu'à ce jour aux « maîtres de poste, est ajournée. » — Mais l'orage révolutionnaire se dissipa, et aussitôt que l'on put im-

Digitized by Google

punément être juste, le droit fut rétabli sous son nom primitif: « *Il est alloué* DES GAGES aux maîtres « de poste, » porte la loi du 19 frimaire an VII : « il « sera accordé 40 fr. pour chacun des cinq premiers « chevaux, 30 fr. pour chacun des cinq suivants, et 20 fr. « pour chacun des cinq derniers. » — L'administration des postes ne se doutait peut-être pas que c'était les rigueurs de 1793 qu'elle voulait faire revivre; et qu'elle condamnait en 1840, une réparation qui avait été jugée juste et nécessaire dans les temps encore si difficiles du Directoire.

Ainsi, de 1653 jusqu'en 1840, une seule voix (nous en exceptons celles qui s'élevèrent dans des temps de déplorable mémoire), une seule voix s'est fait entendre pour demander la suppression de ce qui, pendant deux siècles, avait paru utile et nécessaire ! Et cependant, c'est une pareille possession qui rend les droits sacrés. Grande, en effet, est la différence entre ceux que les circonstances accidentelles créent et que d'autres circonstances font disparaître, et ceux dont la transmission, forte de la double consécration du temps et des lois, a quelque chose de solennel, comme tout ce qui repose sur la foi publique.

IV. Dans le discours si remarquable de M. de la Sizeranne se trouvait encore une considération dont un examen plus approfondi eût révélé la gravité : « Je « combats la suppression, d'abord parce qu'en ôtant « aux maîtres de poste la qualité d'agents salariés de « l'État, elle brise un des liens qui les unissent à « l'administration. »

Digitized by Google

Il y a, en effet, un grave danger à modifier, dans un point isolé, une législation dont toutes les parties se coordonnent entre elles; et surtout à glisser ces modifications, comme inaperçues, dans un article de budget.

La suppression proposée attaque le principe même, dont le maintien a toujours été si vivement réclamé par le Pouvoir. Les maîtres de poste ne seront plus désormais que les entrepreneurs d'un service public. Ils auront perdu le caractère d'agents salariés de l'autorité; son influence sur eux se trouvera du moins gravement diminuée. La compétence même des pouvoirs judiciaire ou administratif sera modifiée. C'est donc un système tout entier qui sera changé; et ce sera le pouvoir administratif qui aura lui-même provoqué cet affaiblissement de sa propre autorité.

La question s'est présentée de décider si la loi du 20 ventôse an IX, qui permet la saisie d'une partie du traitement des fonctionnaires publics, était applicable aux maîtres de poste. On l'a jugée affirmativement; et Lanoë, dans son ouvrage, en indique ainsi le motif : « La loi du 20 ventôse an IX, frappant sur les « fonctionnaires publics et employés du gouvernement « en général, s'applique aux maîtres de poste chargés « d'un emploi public *pour lequel il leur est alloué des* « *gages.* » (Pag. 332.)

Une circonstance d'une haute gravité, et dont le chef de l'administration des postes ne doit pas avoir perdu le souvenir, aurait dû lui faire comprendre le danger de la mesure qu'il provoque.

Lorsqu'en 1831, il supprima le payement du qua-

Digitized by Google

trième cheval des malles-postes, les maîtres de poste portèrent devant le conseil d'État leurs justes doléances. Une voix unanime s'éleva, dans le sein du conseil, contre l'injustice de la mesure, mais il se crut forcé de décider « que le Ministre des finances n'avait « point excédé les limites de ses pouvoirs. » Et quel fut le motif principal qui décida le conseil? Le voici : « Attendu que, lorsqu'un service n'est point donné à « l'entreprise, et qu'il est remis aux maîtres de poste, « ceux-ci en sont chargés, comme agents commis- « sionnés ET SALARIÉS PAR L'ÉTAT, *dispensés de la pa-* « *tente*..... » Il eût été heureux pour les maîtres de poste que M. le directeur de l'administration eût proposé en 1831, et eût obtenu la suppression des gages. La perte énorme qui leur a été infligée n'eût pas seulement été frappée d'arbitraire, mais encore d'illégalité. D'incessantes destitutions ne les auraient pas atteints, sans qu'ils pussent se plaindre. Ils n'auraient pas été *agents* SALARIÉS par l'État; la justice les eût couverts de son égide comme tous les autres citoyens.

Les maîtres de poste seraient donc intéressés, sous le rapport de leur indépendance, à demander eux-même la suppression qui est sollicitée; mais cette suppression devrait constater, en leur faveur, un ordre de choses tout nouveau; et malgré leurs vives instances, le temps n'en est pas arrivé. L'innovation serait tenue, par le Pouvoir, pour dangereuse, et comme brisant les liens de la centralisation administrative. Qu'une juridiction exceptionnelle continue donc à

Digitized by Google